BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 23 października 1932 | NR. 27

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

Polityka taryfowa P. K. P.

Jednem z kardynalnych zagadnień gospodarczych obecnej doby jest niewątpliwie zagadnienie wzajemnego dostosowania cen artykułów rolnych i przemysłowych, aby w ten sposób podnieść zdolność konsumcyjną szerokich warstw ludności wiejskiej, a temsamem zapewnić rentowność przemysłowi. Jesteśmy zatem świadkami procesu ogólnej rewizji cen, nie wyłączając także cen kartelowych. Jednakże ze strony Kolei Państwowych nie widzimy dotychczas wyraźniejszej chęci zejścia z dotychczas uporczywie zajmowanego, negatywnego stanowiska wobec wszelkich starań sfer gospodarczych o obniżkę taryfy kolejowej.

Ostatnia taryfa kolejowa narodziła się w latach 1927 i 1928, t.j. podczas najwyższej konjunktury gospodarczej Układana ona była pod kątem widzenia — dostosowania wysokości taryfy do cen samego towaru i aczkolwiek w wielu wypadkach wysokość poszczególnych stawek wywoływała słuszne narzekania sfer gospodarczych, jednak usprawiedliwić ją można było dobrą ówczesną konjunkturą i wysokiemi cenami. Czasy z 1928 roku jednak już dawno minęły. Życie gospodarcze siłą rzeczy zmuszone było znacznie skurczyć się i ceny swe dostosować do siły nabywczej konsumenta.

Wbrew gwałtownemu spadkowi cen, który przy wytworach przemysłowych, płodach rolnych, surowcach, dochodzi do 50%, utrzymano dotychczas wysokość taryf kolejowych na niezmienionym od roku 1928 poziomie. Wynikiem takiej polityki jest coraz większy spadek przewozów kolejowych, stopniowe unieruchamianie coraz większej ilości parowozów i wagonów, zwalnianie personelu kolejowego.

Ministerstwo Komunikacji, w trosce o równowagę swego budżetu, nie zdołało dotychczas zdobyć się na poddanie swoich taryf rewizji, a temsamem na dostosowanie się do zmienionych warunków gospodarczych kraju. Charakterystycznym w tym względzie przykładem jest taryfa na miał węglowy, którego używa wiele przedsiębiorstw przemysłowych, nie wyłączając Pomorza. Stosunek kosztów przewozu miału z Górnego Śląska do Grudziadza przedstawia się w ten sposób, że przewóz jest o 50% (zł. 19.50)

droższy od ceny samego towaru (zł. 13.50). Dotychczasowe zabiegi sfer gospodarczych o zmianę tej rażącej taryfy były bezskuteczne, gdyż Ministerstwo Komunikacji stało na stanowisku, że przy ewentualnem zastosowaniu żądanej obniżki powstałby ubytek w wysokości 2 miljonów złotych dla budżetu Ministerstwa Komunikacji. Niestety miał węglowy nie jest jedynym w tym względzie przykładem, gdyż podobny stosunek wysokości taryfy do ceny towaru zachodzi też przy większej części towarów masowych, specjalnie przy materjałach budowlanych i surowcach z Górnego Śląska.

W dodatku niema obecnie forum, na któremby bolączki te można było poruszyć, gdyż Państwowa Rada Kolejowa nie funkcjonuje już od roku. Czas dla jej wskrzeszenia jest już najwyższy, gdyż obecne taryfy kolejowe dosłownie przygniatają całe życie gospodarcze Polski. Wobec rewizji cen na wszystkich odcinkach życia gospodarczego nie wolno najważniejszemu instrumentowi gospodarczemu, jakim są Polskie Koleje Państwowe, odosabniać się.

Należy wyjść z założenia, że koleje winny, na wzór innych przedsiębiorstw, dostosować się do bieżących wymogów życia gospodarczego, o ile w dalszym ciągu nie chcą się narażać na ubytek przewozów i silną konkurencję ze strony komunikacji samochodowej. Obniżka taryf kolejowych przyczyniłaby się niewątpliwie do ożywienia życia gospodarczego, w konsekwencji czego odniosłaby kolej poważne korzyści.

Zdajemy sobie sprawę, że redukcja budżetu Kolei Państwowych może być rzeczą bardzo bolesną, niemniej jednak, skoro budżet ten przerasta możliwości gospodarcze kraju, jest ona nieunikniona. Do niedawna sprawy tej w prasie techniczno-gospodarczej wogóle nie poruszano. Powitać przeto należy z uznaniem, że nareszcie „Inżynier Kolejowy“ okazuje dla zagadnienia tego większe zainteresowanie i że wśród urzędowych czynników kolejowych coraz żywiej dyskutuje się zagadnienie komercjalizacji kolei. Sam fakt, że miarodajne sfery w kolejnictwie polskiem zbliżają się do rozumowania kategorjami handlowemi jest pocieszający.

Obecne taryfy uderzają specjalnie w życie gospodarcze Pomorza, geograficznie znacznie oddalonego od podstawowych źródeł surowców i rynków zbytu. Zniżki, udzielone na niektóre artykuły, np. na surówkę hutniczą, są nierealne z powodu zbyt wygórowanego minimalnego kontyngentu przewozowego surówki. Są to sporadyczne zastrzyki, którymi się sytuacji nie poprawi.

Sprawę rewizji taryf kolejowych, t.j. ich obniżki, należy przeprowadzić na całym froncie gospodarczym, gdyż tylko takie generalne ujęcie sprawy może przynieść pożytek życiu gospodarczemu. Zainteresowane sfery gospodarcze spodziewają się, że Ministerstwo Komunikacji, w zrozumieniu powagi sytuacji, rozpocznie wielką akcję tak w kierunku rewizji swego dotychczasowego stanowiska w sprawach taryfowych, jak również, by swoją politykę taryfową dostosować do istotnych potrzeb gospodarczych kraju. Również z utęsknieniem oczekuje się powszechnie zebrania się Państwowej Rady Kolejowej, łącząc z jej pracami nadzieję, że poweźmie ona stanowcze kroki w celu wyjaśnienia obecnej, nieznośnej sytuacji.

Inż. A. Dziedziul
Radca Izby Przemysłowo-Handlowej
w Gdyni.

Z IZBY

POSIEDZENIE KOMISJI UBEZPIECZENIOWEJ I POLITYKI SOCJALNEJ.

Dnia 21 października br. o godz. 16,30 odbyło się w biurze Izby przy ul. Swiętojańskiej w Gdyni, posiedzenie izbowej Komisji Ubezpieczeniowej i Polityki Socjalnej, na której omówiono następujące sprawy:

1. Wybór przewodniczącego Komisji i jego zastępcy.
2. Zaopinjowanie projektu ustawy w sprawie zmian w ustawie z dnia 16 maja 1922 r. o urlopach dla pracowników w przemyśle i handlu.
3. Zaopinjowanie projektu ustawy w sprawie zmian w ustawie z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu.
4. Zaopinjowanie projektu ustawy o ubezpieczeniu społecznem.
5. Sprawa ustalenia charakteru pracowników umysłowych w handlu i przemyśle.
6. Sprawa art. 58. prawa o wykroczeniach, który przewiduje karę aresztu do 3 miesięcy lub grzywnę do 3000 złotych za niewpłacenie do instytucyj ubezpieczeń społecznych sum, potrąconych na rzecz tych instytucyj przy wypłacie pracującym wynagrodzenia.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNEJ.

W piątek dnia 21 października br. odbyło się w biurze Izby przy ul. Swiętojańskiej w Gdyni posiedzenie izbowej Komisji Komunikacyjnej. Porządek dzienny obrad obejmował następujące sprawy:

1. Odpowiedź na ankietę Ministerstwa Poczt i Telegrafów w sprawie stałego ubytku abonentów telefonicznych.
2. Sprawa usprawnienia połączeń kolejowych na Pomorzu w komunikacji pasażerskiej.
3. Sprawa rewizji taryf kolejowych na przewóz towarów na tle spadku cen na wytwory rolne, przemysłowe i surowce.
4. Sprawa powołania Państwowej Rady Kolejowej.

W SPRAWIE PRZEWOZÓW PORTOWYCH.

Izba przeprowadziła ankietę między sferami gospodarczemi Pomorza w sprawie usprawnienia pracy portów polskich i przewozu towarów eksportowych i importowych drogą morską.

Na żądanie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wypowiedziała się w tej sprawie także Rada Interesantów Portu w Gdyni. W odnośnym memorjale przedstawiła:

1. Wnioski, dotyczące polityki kolejowej, jakoto polityki taryfowej, kolejowych składów zawozowych i w sprawie delegata sfer portowych do Państwowej Rady Kolejowej.
2. Wnioski w sprawie polityki celnej, a mianowicie w sprawie rozszerzenia preferencyj celnych i ustawodawstwa celnego oraz manipulacji celnej.
3. Wnioski w sprawie funkcjonowania władz administracji ogólnej, a specjalnie współdziałających z portem, t. j. poczt i telegrafów w sprawie rozszerzenia placówek konsularnych i w sprawie racjonalnego dla portu rozwiązania spraw paszportowych pracowników portu gdyńskiego.

Wnioski te są traktowane jako uwagi na marginesie prac Komisji Ankietowej, jako uzupełnienie akcji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Dla uzasadnienia wniosków w sprawach celnych załączono odpis memorjału Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, wystosowanego do Pana Dyrektora Departamentu Ceł.

ZAGADNIENIE FINANSOWANIA HANDLU ZAMORSKIEGO.

Sprawie tej poświęciła Izba obszerny memorjał, skierowany do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oraz Związku Izb Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiając obecny stan tej sprawy na terenie portu gdyńskiego.

Izba wychodzi z założenia, że problem ten, który naogół mało znany jest w Polsce, wymaga szczegółowego przestudjowania i rychłego rozwiązania. Forma rozwiązania zależna będzie oczywiście od decyzji miarodajnych czynników, powziętej w porozumieniu z czynnikami społeczno-gospodarczemi.

Sprawa ta została również poruszona w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu w dniu 20 bm., na Komisji Międzyizbowej dla popierania eksportu. Przedstawiciel Izby naszej scharakteryzował w zarysach ogólnych istotę zagadnienia i zaprojektował plan dalszej pracy Komisji nad tym problemem. W szeregu referatów dalszych usiłować będzie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wyczerpać wszechstronnie zagadnienie finansowania handlu zagranicznego, na podstawie czego będzie można sformułować takie ostateczne wnioski, jakie potem przedstawione zostaną władzom centralnym.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

SPRAWOZDANIE EKSPORTOWE ZA MIESIĄC WRZESIEŃ 1932 r.

Zboże. Na pomorskim rynku zbożowym ceny zboża w stosunku do poprzedniego miesiąca sprawozdawczego nie uległy większym zmianom, a zwłaszcza żyto utrzymało się na tym samym poziomie. Nieznacznej zwyżce uległy tylko ceny pszenicy, a to w związku ze znacznym spadkiem zbiorów; natomiast ceny na jęczmień i owies nieco się obniżyły. Ogólna tendencja na główne cztery gatunki zbóż była naogół spokojna, a przeciętne ceny kształtowały się za 100 kg. następująco:

pszenica	24,50 — 25,50 zł.
żyto	15,25 — 15,50 zł.
jęczmień przem.	15,50 — 16,50 zł.
owies	12,50 — 13,00 zł.

W pierwszej połowie miesiąca sprawozdawczego wywieziono do Gdańska, z przeznaczeniem dla dalszego eksportu, dość pokaźne ilości żyta i jęczmienia tak browarnego jak i zbiorowego. Wywóz w drugiej połowie września był natomiast znacznie słabszy. Ze względu na dość wysokie stawki kolejowe za przewóz zboża, firmy zbożowe, o ile było to tylko możliwe, posługiwały się przy przewozie komunikacją wodną, gdyż koszty transportu wodnego są znacznie tańsze od kolejowego.

O ile chodzi o wywóz artykułów strączkowych, jak grochy, peluszka i wyka, to wywóz tych artykułów w stosunku do września w ubiegłym roku był bardzo mały, a to z uwagi na brak zapotrzebowania. Jedynie większe zainteresowanie było na lepsze grochy Folgera.

Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe nadal powstrzymywały się od zakupów interwencyjnych, kupując zboże tylko po normalnych cenach rynkowych. Ogólnie spodziewano się, że w miesiącu sprawozdawczym wojsko rozpocznie zakupy owsa i żyta, co jednak nie nastąpiło. Młyny z zakupowaniem zbóż naogół silniej się nie angażowały, jedynie w końcu miesiąca sprawozdawczego zwiększyły swe zapotrzebowanie na pszenicę.

W ostatnich dniach września Rada Ministrów uchwaliła obniżenie z dniem 1 grudnia br. premji wywozowej na jęczmień z 4,— na 2,— zł., a na słód z 12,— na 3,— zł.

za 100 kg. Sfery zainteresowane twierdzą, że postanowienie to, które zbiega się z podwyższeniem cła przez Francję na jęczmień browarniany, dokąd do tej pory największe ilości jęczmienia eksportowano, pogorszy znacznie sytuację w handlu jęczmieniem, co zresztą okazało się już w tendencji zniżkowej na tenże gatunek zboża.

Wywóz z Pomorza za pośrednictwem W. M. Gdańska czterech głównych gatunków zbóż wynosił około 2300 ton wartości około 750 tyś. zł., wobec 1300 ton wartości 220 tys. zł. w ubiegłym miesiącu.

Z ilości tej przypada na:

jęczmień	około	1250 ton	wartości około	580.300 zł
żyto	„	910 „	„ „	147,600 zł
pszenicę	„	55 „	„ „	12.100 zł
owies	„	75 „	„ „	10.000 zł

Eksport artykułów strączkowych do Niemiec i W. M. Gdańska wynosił około 210,5 ton, wartości około 64 tys. złotych.

Nasiona. Eksport nasion wynosił w miesiącu sprawozdawczym ca 96 ton, wartości ca 104.700,— zł. W stosunku do sierpnia handel eksportowy wykazał większe ożywienie. Blisko 80 proc. eksportu przypada na nasiona oleiste, jak mak, gorczyca i rzepak, reszta na koniczynę białą i czerwoną. Głównym rynkiem zbytu były Niemcy, mniejszymi Anglja, Danja i Gdańsk.

Ziemniaki. W handlu eksportowym ziemniaków przy końcu miesiąca września r.b. nastąpiło pewne ożywienie, wyrażające się w korespondencji informacyjnej, szczególnie kupców i pośredników angielskich i niemieckich. Francja skontyngentowała import ziemniaków jadalnych. natomiast na skutek starań Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu import ziemniaków-sadzeniaków do Francji został poza kontyngentem. Dla sadzeniaków wymagane są jednak świadectwa kwalifikacyjne i zdrowotności. Pierwsze tranzakcje zawierane były loko stacja załadowania lub FOB Gdynia. jednak coraz częściej przejawia się żądanie importerów zagranicznych o zawieranie tranzakcyj cif port odbiorczy. Ceny ziemniaków eksportowych układają się loco stacja załadowcza na poziomie zł. 2.50 do 3.- za 100 kg. wyborowego towaru, natomiast za ziemniaki konsumcyjne na rynku wewnętrznym płaci się od zł. 3 — 5 za 100 kg.

Kupiectwo ziemniaczane odczuwa poważny brak kapitału obrotowego, wielkie trudności kredytowe oraz nadzwyczajną drożyznę worków jutowych, które utrudniają przy niskich cenach eksportu normalną kalkulację. Zdecydowana opozycja polskiego kupiectwa spowodowała, że dotychczas nie pojawili się pośrednicy zagraniczni. Sytuacja na rynkach odbiorczych jest również ciężka, wobec skontyngentowania przywozu i zaprowadzenia wysokich ceł przywozowych.

Dane cyfrowe odnośnie ilości wywozu podane zostaną w sprawozdaniu za październik br.

Przetwory młynarskie. Eksport mąki żytniej i pszennej z Pomorza wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 345 ton, wartości ca 71880 zł. wobec 105 ton, wartości 23050.— zł w ubiegłym miesiącu.

Z cyfr wywozu wynika, że eksport mąki doznał znacznego ożywienia, gdyż w stosunku do wywozu w sierpniu br. zwiększył się o ca 230 proc. Eksportowano jednak, z małymi wyjątkami, przeważnie tylko mąkę pośledną, przyczem około 60 proc. ogólnego wywozu przypada na wywóz mąki żytniej poślednej, a reszta na wywóz mąki pszennej poślednej i żytniej pełnej, ostatniej w ilości 45 ton.

Wywóz mąki kierowany był do Danji, Norwegji i W. M. Gdańska dla dalszego eksportu.

Dla młynów handlowych, zbyt mąki i otrąb na rynkach wewnętrznych z powodu braku gotówki z jednej strony, a z drugiej — z powodu silnej konkurencji młynów gospodarczych był bardzo utrudniony, zwłaszcza na otręby, na które wogóle nie było zbytu. Spowodowało to nagromadzenie w większych młynach poważnych zapasów, szczególnie otrąb, sięgających u poszczególnych przedsiębiorstw setek ton.

Ryż polerowany i mąka ryżowa pastewna. Eksport ryżu polerowanego i mąki ryżowej pastewnej wynosił we wrześniu br. 1.289.950 ton, wartości zł. 394.120,52 wobec 650.275 ton wartości zł. 213.968,42 w ubiegłym miesiącu.

Makuchy. Eksport makuchów do Niemiec wynosił 261 ton, wartości zł. 50.2000,— wobec 186 ton w ubiegłym miesiącu; z cyfr tych wynika, że eksport w miesiącu sprawozdawczym doznał pewnej poprawy.

Z powyższej ilości wywozu przypada na:

makuchy lniane	110 ton	wartości	23.800,— zł.
„ słonecznikowe	50 ton	„	2.400.— zł,
„ rzepakowe	43 ton	„	6.500. — zł.
„ palmowe	68 ton	„	11.600.— zł.
„ kokosowe	25 ton	„	5.900.— zł.

Cukier i produkty uboczne. Sytuacja na rynkach światowych, po chwilowej poprawie, ponownie uległa pogorszeniu, do czego przyczynił się przedewszystkiem brak ostatecznej decyzji Kuby wobec uchwał ostatniego zebrania Międzynarodowej Rady Cukrowniczej co do modyfikacji, jakie w uwzględnieniu życzeń Kuby uznano za możliwe do wprowadzenia w wysokości kontyngentów eksportowych.

Jeżeli chodzi o widoki na kampanję 1932/33, to pogorszyły się one obecnie dość znacznie, a to głównie z powodu szkód, wyrządzonych w plantacjach buraczanych przez chwościk buraczany; należy przypuszczać, że zbiory buraków okażą się poważnie niższe, aniżeli w poprzednich latach.

Dane cyfrowe co do produkcji oraz wysyłki cukru z Pomorza przedstawiają się per 1. X. 1923 r. następująco:

Cukier biały.

remanent per 1. X. 1931		80.482 q
produkcja kamp. 1931/32		19.813 q
do dyspozycji		100.295 q
z tego wysłano do kraju		52.990 q
pozostaje zapas		47.305 q

Cukier surowy I. rzutu.

produkcja kamp. 1931/32		543.607 q
z tego wysłano:		
eksport bez pośredni	226.500 q	
eksport do wolnych składów w Gdyni . .	317.090 q	543,590 q
pozostaje zapas		17 q

Cukier surowy II. rzutu.

produkcja kamp. 1931/32	8.816 q
wysłano do kraju	379 q
pozostaje zapas	8.437 q

Eksport melasu wynosił w miesiącu sprawozdawczym 367 ton. wartości około 36,7 tysięcy zł.

Trzoda chlewna i bydło. Ceny zwierząt rzeźnych utrzymały się na poziomie cen sierpniowych. Tendencja naogół spokojna i jednolita.

Eksport świń żywych i bitych z Pomorza do Austrji wynosił 3672 sztuk, wartości 385.620.— zł. wobec 2.409 sztuk w ubiegłym miesiącu, a do Czechosłowacji 44 sztuk wartości 9100,— zł

Eksport owiec w stanie bitym do Francji wynosił 294 sztuk wartości 7100,— zł.

Bekony i szynki. Eksport bekonów w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do ubiegłego miesiąca nieco wzrósł. Wpłynęło na to ustabilizowanie się w pierwszych dwuch dekadach cen żywca bekonowego w kraju, jakoteż cen bekonów w Anglji. W trzeciej natomiast dekadzie tendencja z powodu zmniejszonej konsumcji oraz zwiększonego uboju znacznie się osłabiła.

Ceny za bekon polski w pierwszych dwuch dekadach miesiąca sprawozdawczego wynosiły 54 — 59 sh za 1 cnt. ang. t.j. podniosły się od ubiegłego okresu o 2 — 4 sh. Ceny te w trzeciej dekadzie obniżyły się raz o 2 — 4 sh, a w samym końcu miesiąca sprawozdawczego jeszcze o dalsze 6 sh. t.j. do 44 — 49 sh. za 1 cnt.

Ceny za żywiec bekonowy utrzymane były na poziomie cen sierpniowych z wyjątkiem północnej części Pomorza, w której ceny lekko zwyżkowały. Zwyżka ta dochodziła do 1,5 proc.

Dane cyfrowe odnośnie ilości wywozu bekonów i szynek podane zostaną w sprawozdaniu za październik br.

Gęsi i drób. Eksport gęsi żywych do Niemiec wynosił 5.379 sztuk, wartości 26.221 zł. (cyfry te nie są zupełnie ścisłe, gdyż brak jest jeszcze danych od jednej firmy eksportowej) wobec 4.260 sztuk wartości 21.736,— zł. w miesiącu sierpniu i 399 sztuk wartości 1995 zł. w miesiącu lipcu br. Ceny gęsi wynosiły w zakupie około 9,— zł za parę, a w sprzedaży około 10,40 zł za parę.

Eksport gęsi tuczonych do Anglji wynosił 100 sztuk. Ceny uzyskane z eksportu są jeszcze nieznane, gdyż był to transport próbny bez umówienia zgóry cen.

Masło. Sytuacja w eksporcie masła bez zmiany. Jakkolwiek jedna z firm starała się o zbyt pewnej ilości masła zagranicę, to jednak z uwagi na wysokie ceny masła polskiego, oferty odnośnej firmy pozostały bez odpowiedzi.

Materjały i wyroby drzewne. Sytuacja w pomorskim przemyśle drzewnym uległa dalszemu pogorszeniu, a to szczególnie z powodu zmniejszenia się eksportu tarcicy. W miesiącu sprawozdawczym były czynne w eksporcie tylko trzy firmy. Eksport zmniejszył się w stosunku do ubiegłego miesiąca o ca 30 proc.

Sekcje Eksportowe Materjałów Tartych z drzew iglastych, działające na Pomorzu, wydały we wrześniu br. zaświadczeń na bezcłowy wywóz tarcicy (deski, belki i bale angielskie) na 372,5 ton.

Krajami odbiorczemi były:

Gandawa	35 ton
Belgja	30 ton
Danja	65 ton
Anglja	165 ton
Szwajcarja	62,5 ton
Czechosłowacja	15 ton
razem	372,5 ton

Krzesła. Eksport krzeseł wynosił 5725 sztuk, wartości 30.275,— zł. wobec 3.650 sztuk, wartości 20.600 zł. w ubiegłym miesiącu. Pomimo zwiększenia się eksportu sytuacja eksportowa jest bardzo ciężka.

Klepki bukowe i trociny. Eksport klepek bukowych do beczek do masła wynosił 111 m^3, wartości 10.800,— zł. wobec 76 m^3, wartości 9,000, zł. w ub. miesiącu.

Eksport trocin bukowych wynosił 31 ton, wartości 1,100 zł, wobec 25 ton w ubiegłym miesiącu.

Parkiety. Eksport parkietów wynosił 601 m^3, wartości 5.884,— zł.

Wyroby gumowe. Eksport wyrobów gumowych wynosił w miesiącu wrześniu br. 75.570 par, wartości 156.649,91 zł, wobec 192.943 i 1/2 par, wartości 263.305,96 zł w ubiegłym miesiącu. Z ilości tej przypada na eksport obuwia zimowego — 19.013 par. a na obuwie letnie — 56,557 par.

Sytuacja w pomorskim przemyśle gumowym pozostaje w stosunku do ubiegłych miesięcy bez zmian.

Wyroby metalowe. Eksport rur zlewowych, odlewów kanalizacyjnych i różnych innych sanitarji wynosił w miesiącu sprawozdawczym 166,5 ton, wartości 88.405,82 zł, wobec 153,5 ton w ubiegłym miesiącu. Sytuacja w pomorskim przemyśle metalowym w stosunku do innych okresów bez zmian, a nieco zwiększony eksport tłumaczy się okolicznościami natury sezonowej.

Maszyny i narzędzia rolnicze. W branży maszyn i narzędzi rolniczych, obrotów eksportowych z wyjątkiem jednej drobnej tranzakcji na 5 części zapasowych do siewników wartości 45,95 zł. wysłanych do Niemiec, nie było. Przyczyny zahamowania eksportu podano w poprzednich sprawozdaniach.

Skóry surowe. Eksport skór surowych bydlęcych lekkich wynosił w miesiącu wrześniu br. 3507,5 skóry, wartości 3231,50 zł. Eksport w stosunku do ubiegłego miesiąca spadł o około 70 proc. Ceny uzyskiwane z eksportu wynosiły przeciętnie 92 gr. za 1 kg.

Dreny. Eksport dren do Niemiec wynosił 47400 kg. wartości 5340,— zł.

Grzyby. Eksport grzybów świeżych do Niemiec wynosił 4309 kg. wartości 650,— zł. a grzybów suszonych — 2651,5 kg. wartości 15599.— zł. Rynkiem zbytu dla grzybów suszonych były Niemcy i Włochy.

Różne. Poza powyższymi artykułami wywieziono z Pomorza ca 2550 kg. owoców świeżych (gruszki, jabłka i śliwki) wartości 875,— zł. 9 kg. kuropatew oraz 10 kg. raków. Rynkiem zbytu tych artykułów były Niemcy.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

SYTUACJA GOSPODARCZA WE WRZEŚNIU.

Sytuacja gospodarcza w Gdyni w miesiącu wrześniu br. nie doznała poprawy w porównaniu do poprzedniego miesiąca.

Rynek pieniężny nie wykazywał żadnego odprężenia i cechowała go nadal ciasnota gotówkowa oraz silne zapotrzebowanie kredytów. Trudna

sytuacja pieniężna przejawiała się szczególnie silnie w przedsiębiorstwach budowlanych i firmach z przemysłem tym związanych. W ciągu miesiąca sprawozdawczego zaprotestowano w Gdyni 813 sztuk weksli na łączną sumę zł. 179.493.95, w czem 3 weksle zagraniczne na sumę 633 zł. W stosunku do poprzedniego miesiąca protesty obniżyły się ilościowo o 45 sztuk, a sumarycznie o zł. 72.063,82. W tutejszym oddziale Banku Polskiego odsetek weksli zaprotestowanych zwiększył się nieznacznie i wynosił 1,73%.

Skup walut i dewiz przez 5 miejscowych instytucji kredytowych w miesiącu wrześniu wyrażał się w sumie ca zł. 4.150 tys.

Nieznaczny odpływ wkładów trwał nadal we wrześniu, był jednak minimalny w porównaniu z poprzednim miesiącem. W szeregach klijenteli uwydatniało się pewne uspokojenie; tezauryzacja była jednak w dalszym ciągu silna.

Obroty w handlu były słabe, szczególnie w branży konfekcyjnej i materjałów włókienniczych. Ceny artykułów przemysłowych utrzymały się na poziomie z ubiegłego miesiąca. Z artykułów spożywczych żwyżkowały ceny jaj. Obroty w handlu ziemiopłodami były również słabe. Pewne ożywienie nastąpiło dopiero w ostatnich dniach miesiąca, w związkn z eksportem ziemniaków do Holandji i Anglji.

W przemyśle sytuacja przedstawiała się bez zmian. Fabryki krzeseł pracowały bardziej intensywnie niż w poprzednim miesiącu. Produkcja wyrażała się pod względem wartościowym sumą ca 100.000 zł., z czego na eksport wywieziono towarów za ca 36 000 tys. zł. Łuszczarnia Ryżu wstrzymała z dniem 6 września pracę wskutek zakończenia kampanji i przerobienia całego zapasu surowca na składzie. Zakłady przemysłowe „Union" pracowały na 3 zmiany, przerabiając przeszło 3.000 ton. Cała produkcja była przeznaczona na rynek krajowy. Ruch budowlany w mieście ustał prawie zupełnie.

W przemyśle rybnym sytuacja była nadal trudną. Połowy wrześniowe były nieduże i poprawiły się dopiero w ostatnim tygodniu. W porównaniu z miesiącem poprzednim były nieco wyższe pod względem wartości, gdyż złowiono więcej węgorzy. Zaznaczyć należy, że zbyt ryb przy nieco większych połowach jest bardzo trudny. Natychmiast bowiem spadają ceny, niekiedy tak nisko, że rybacy nie pokrywają ze sprzedaży nawet częściowo wydatków na olej gazowy. W ostatnim tygodniu miesiąca sprawozdawczego płacono za 100 funtów wątłuszy zaledwie 3-5 zł., przyczem tak niska cena nie była nigdy notowaną w ubiegłych latach. Ogółem połowy wrześniowe przyniosły około 192.000 kg. ryb, wartości zł. 142.000.

Stan zatrudnienia uległ pogorszeniu, w związku z zamarciem ruchu budowlanego. Rejestry Państwowych Urzędów Pośrednictwa Pracy w Gdyni i w Tczewie wykazały następujący stan bezrobocia na dzień 30 września b.r.:

w okręgu gdyńskim	2.675	bezrob.
w okręgu wejherowskim	1.775	„
w okręgu tczewskim	1.566	„

Czyli razem 6.016 zarejestrowanych bezrobntnych, wobec 4.401 w dniu 31 sierpnia b.r.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu wrześniu br. statki polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewiozły ogółem około 93.075 ton towarów (bez importu z Anglji), z czego 80.813 ton przypada na eksport z Polski, 8.150 ton na import do Polski oraz 4.112 ton na przewóz między portami zagranicznymi. Z pośrod poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska" przewiozła we wrześniu 48.749 ton, „Polbryt" 7.022 ton (bez importu z Anglji) i „Polskarob" 37.304 ton.

„Żegluga Polska" Sp. Akć. Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły we wrześniu b. r. ogółem 39.649 ton, z czego 30.339 ton w wywozie z Polski, 5.198 ton w przywozie do Polski i 4.112 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W wywozie z Polski przewieziono 11.585 ton węgla, 2.932 ton szyn, 11.974 ton zboża oraz 8 ton drobnicy. W przywozie do Polski przewieziono 5.198 ton tomasyny, między portami zagranicznemi przewieziono 4.112 ton koksu.

Ogółem w miesiącu sprawozdawczym odbyły trampy "Żeglugi Polskiej" 17 podróży, zawijając do: Gdyni, Gdańska, East Greenwich, Kjöge, Stockholmu, Boness, Dordrecht, Hull, Grimsby, Rönnskär, Antwerpji, Gandawy, Malmö, Grangenmouth, Rotterdamu i Leith.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono we wrześniu ogółem 9.100 ton, z czego 6.148 ton w wywozie z Polski i 2.952 ton w przywozie do Polski. W eksporcie figurowały: drzewo, sól, zboże i drobnica. Statki linji regularnych odbyły 10 podróży, odwiedzając następujące porty: Gdynia, Gdańsk, Antwerpja, Rotterdam, Tallinn i Helsingsfors.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. W miesiącu wrześniu br. statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 7.022 ton towarów z Polski do Anglji. W poprzednim miesiącu import z Anglji do Polski wynosił 697 ton.

W ciągu miesiąca września wywieziono przez Gdynię na statkach „Polbrytu" 6.357 ton, przez Gdańsk 665 ton. Z poszczególnych artykułów wywieziono następujące ilości:

bekony i szynki	4.694	ton
jaja	1.158	„
cukier	108	„
drób i dziczyzna	20	„
manufaktura	52	„

klepki	55	„
dykta	32	„
drzewo	584	„
blacha cynkowa	82	„
srebro	24	„
buty gumowe	52	„
celuloza	55	„
nasiona	47	„
różne	59	„
Razem . . .	7.022	ton

„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe. Statki „Polskarob" przewiozły w miesiącu wrześniu 37.304 ton węgla w eksporcie z Polski z czego do Szwecji 22.216 ton, do Norwegji 12.418 ton do Danji 2.670 ton. Ogółem odbyto w miesiącu sprawozdawczym 13 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Malmö, Oxelösund, Limhamn, Handerslev, Göteborg, Norrköping, Gavle, Aalesund i Oslo. Z poszczególnych statków floty przedsiębiorstwa, najwięcej przewiózł „Robur III", przeszło 10.800 ton.

NOWY ETAP W ROZWOJU STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Jak się dowiadujemy, zaszły w Stoczni Gdyńskiej w ostatnim czasie zmiany o pierwszorzędnem znaczeniu dla dalszego rozwoju tej placówki, której zadaniem jest stworzenie własnego przemysłu okrętowego, aby i w tej dziedzinie Polska mogła możliwie jak najprędzej uniezależnić się, choćby częściowo, od wytwórczości obcej.

Zmiany te przedewszystkiem zaszły tak w samym kapitale akcyjnym stoczni, jak i w składzie rady nadzorczej — nowoutworzonego towarzystwa akcyjnego.

Rada Nadzorcza nowego towarzystwa akcyjnego ukonstytuowała się w następującym składzie: prezes p. J. Zieleniewski, członkowie: p. Lewarski, p. min. Czesław Klarner, p. inż. Dunin z Warszawy oraz p. prof. Noe, p. Schloesing z grupy francuskiej i p. Holden z grupy angielskiej. Nieobsadzono jeszcze miejsca anglika Elna i s. p. min. Kiedronia.

Portfel akcyj podzielono następująco: grupa polska 24 proc. (Król. i Laura, Starachowice i Zieleniewski), rupga francuska 23 proc. Wreszcie 30 proc. przypada na Bank Gospodarstwa Krajowego, Bank Handlowy w Warszawie i szereg innych banków.

Dzięki powyższym zmianom usunięto również zależność Stoczni Gdyńskiej od Stoczni Gdańskiej.

Dotychczasowe kierownictwo Stoczni Gdyńskiej zdołało dzięki niezmordowanej energji dyrektora p. inż. Błażejewskiego, pokonać dotychczasowe trudności i stworzyć dla Stoczni warunki dla pomyślnego rozwoju.

Należy mieć nadzieję, iż w związku z powyższemi zmianami czynniki miarodajne przystąpią w miarę możności do budowy statków.

Najskuteczniejszym sposobem poparcia Stoczni Gdyńskiej byłoby bez wątpienia powierzenie jej w miarę możności budowy statków, szczególnie na początek mniejszych jednostek. W interesie rozwoju naszej żeglugi leży również jak najszybsze przystosowanie Stoczni Gdyńskiej do wielkich prac w zakresie budownictwa okrętów.

Omawiane zmiany w Stoczni Gdyńskiej należy powitać jako ważny krok w jej rozwoju, a zarazem jako nowy poważny przyczynek do uprzemysłowienia naszego portu.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ.

We wrześniu br. przeładowano na statki w Gdyni 386.200 ton węgla, w Gdańsku 364.831 ton, czyli razem 750.581 ton węgla. Przeładunek we wrześniu wykazuje zwiększenie w stosunku do sierpnia b. r. (706.490 ton) o 44.091 ton, co stanowi 6,2 proc.

POSIEDZENIE KOMISJI CELNEJ TYMCZASOWEJ RADY PORTU W GDYNI

W dniu 14 b.m. odbyło się w Urzędzie Morskim, pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu p. inż. St. Łęgowskiego posiedzenie Komisji Celnej Tymczasowej Rady Portu, w którem wzięli udział reprezentanci władz celnych, kolejowych, Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz zainteresowanych kół żeglugowo-portowych. W związku z zamierzonem utworzeniem w porcie gdyńskim strefy wolnocłowej omawiano sprawę granic tej strefy oraz cały szereg innych spraw portowo-celnych.

PORTOWY OBRÓT PRZEŁADUNKOWY ZA TYDZIEŃ OD DN 3-9 bm.

W tym okresie zawinęło do portu 71 statków o pojemności 54.435 t. r. n., wyszło natomiast 73 statków o pojemności 58.339 t. r. n.

Ogólny obrót przeładunkowy towarów wyniósł 112.580.— t. z czego 7.715,— t. przypada na wyładunek i 104 865 t. na załadunek.

USTALENIE WYSOKOŚCI PŁAC ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI

Ministerstwo Opieki Społecznej wydało orzeczenie, na podstawie którego stawka podstawowa za godzinę pracy robotników portowych przy przeładunku w Gdyni ustalona została w wysokości 1 zł. 16 gr.

Podczas rokowań pracodawców ze strajkującymi robotnikami, pracodawcy proponowali 1 zł. za godzinę, robotnicy zaś 1 zł. 25 gr. Arbitrażowe orzeczenie ministerstwa utrzymuje w mocy faktyczną wysokość stawek, jakie popierali robotnicy w Gdyni po likwidacji strajku.

PLENARNE ZEBRANIE TOW. KUPCÓW SAMODZIELNYCH W GDYNI.

Dnia 29. września br. odbyło się plenarne zebranie członków Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni.

Zebraniu przewodniczył Prezes Zarządu p. B. Łobocki, który poruszył na wstępie sprawę uregulowania godzin i dni targowych na rynku przy ulicy 10-go Lutego. Następnie wybrano 2-ch kandydatów na członków Głównego Zarządu Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu pp. K. Muchę oraz Inż. L. Rostata. Na kandydata na stanowisko radcy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wybrano Prezesa Zarządu p. Bazylego Łobockiego. Do Komitetu Dyskontowego Oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego wybrani zostali pp. Franciszek Grzegowski i Edward Kalkstein. Na kandydata do Rady Komunalnej Kasy Oszczędności m. Gdyni, z pośród członków zasiadających w Radzie Miejskiej, wybrano p. Jana Stróżyńskiego.

W dalszym ciągu przewodniczący p. Łobocki poinformował zebranych o porządku mającego się odbyć w dniu 9. X. 32 r. w Chojnicach Walnego Zjazdu Delegatow Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu.

We wnioskach na powyższy zjazd poruszono:

1) Konieczność podjęcia starań o uzyskanie zezwolenia na przedłużenie w sezonie letnim w Gdyni godzin handlu o dwie godziny dłużej, wzorem innych miejscowości kuracyjnych, a to z uwagi na ponoszenie z tego tytułu dużych strat, gdyż stwierdzono, że wielu przyjezdnych do Gdyni z powodu wcześniejszego zamykania tu sklepów, udają się po zakupy do pobliskich Sopot, gdzie handel odbywa się w sezonie letnim do godziny 21-szej, w Gdyni zaś dotąd tylko do 19-tej.

2) Poruszono sprawę wytwarzanej konkurencji kupiectwu przez Spółdzielnie wogóle, a Spółdzielnie Wojskowe w szczególności, które prowadząc poza artykułami kolonjalno-spożywczemi, handel materjałami bławatnemi, manufakturą, galanterją, ubiorami gotowemi i t. p., korzystają z pewnych ulg podatkowych i dokonując sprzedaży nietylko swym członkom, ale wszystkim zgłaszającym się, stwarzają konkurencję i podrywają byt kupiectwa.

W sprawie pierwszej zebrani uchwalili wszcząć akcję przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni, a w drugiej poruszyć ewentualnie w formie odnośnej rezolucji na Zjeździe Delegatów Zwiazku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w dniu 9. X. 32 r. w Chojnicach.

GDYNIA PORTEM BAWEŁNIANYM.

O stale zwiększającem się znaczeniu Gdyni jako portu dla importu bawełny świadczy anons, umieszczony wraz ze zdjęciem z Gdyni w amerykańskiem czasopiśmie gospodarczem „Commerce and Finance" nr. 40, przez firmę Cook & Company z Memfis (U. S. A. Tennessee). Anons umieszczono w języku angielskim oraz polskim Tekst polski, będący tłumaczeniem z angielskiego, przytaczamy poniżej bez zmian:

G d y n i a — P o l s k a

„Rzeczpospolita Polska sprowadza z zagranicy około 70.000 ton bawełny rocznie: 80 proc.. której przybywa z Ameryki. Łódź jest punktem środkowym Polskiego przemysłu bawełnianego.

W roku 1923 Polska postanowiła rozwinąć nowy port morski. Po starannych badaniach wybrano Gdynię. Gdynia, która wówczas była rybacką wioską, jest obecnie pierwszym Polskim portem.

Niniejszym oddajemy nasze poważanie Polsce, która, dzięki patrjotyzmowi, ambicji i przedsiębiorstwu swoich synów, zdołała zbudować ten nowy i pod każdym względem nowoczesny port morski. Do około Gdyni wyrosło w ciągu ostatnich dziesięciu lat pomyślne miasto z 40.000 mieszkańców.

My wysoko szacujemy życzliwe stosunki istniejące między nami w Memfisie słynniejszym w świecie centrze bawełny i naszymi przyjaciółmi w Gdyni — najnowszym i najszybciej się rozwijającym porcie bawełny".

PIERWSZY TRANSPORT TRANU RYBIEGO.

Na statku norweskim „Jaderen" nadszedł do Gdyni pierwszy transport tranu rybiego w ilości 300 beczek. Tran ten sprowadziła norweska firma Berg i Bergström, która wynajęła część pomieszczenia w Chłodni Rybnej, gdzie rozpoczyna przeróbkę surowca na tran leczniczy. W tym celu firma sprowadza i uruchamia odpowiednie maszyny.

Nadeszły transport jest pierwszym, który będzie przerobiony na tran leczniczy.

Jak wiadomo, leczniczy tran rybi wyrabia się z wątroby ryb z gatunku dorszy, które w większej ilości poławiane są na północnych morzach.

KOMUNIKACJA WODNA Z GDYNI DO PORTÓW NADREŃSKICH.

W związku z porozumieniem, osiągniętem przez „Żeglugę Polską" z przedsiębiorstwami, utrzymującemi komunikację towarową na Renie, linja rotterdamska „Żeglugi Polskiej" przyjmuje towary do wszystkich portów nadreńskich, do Strassburga i Bazylei włącznie. Również wszelkie przesyłki, idące z portów reńskich do Polski, kierowane być mogą na Rotterdam, skąd zabierać je będą statki „Żeglugi Polskiej". —

AWANSE W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Komisja kwalifikacyjna do orzekania w sprawach dyplomów dla oficerów marynarki handlowej przyznała w zeszłym tygodniu (w dn. 5. X. 32 r.) dyplomy następującym osobom:

Dyplom kapitana żeglugi wielkiej — pp.: Mikołajowi Depiszowi, Janowi Strzemboszowi, Konstantemu Kowalskiemu i Stanisławowi Rowińskiemu.

Dyplom kapitana żeglugi małej otrzymał p. Henryk Lipkowski.

Dyplom porucznika żeglugi wielkiej otrzymali pp.: Eustachy Wiśniewski, Mieczysław Porębski i Kazimierz Poczobut.

Dyplom porucznika żeglugi małej otrzymali pp.: Jan Michalski, Romuald Cielewicz, Stanisław Płoszko, Stefan Chmarzyński, Kazimierz Grzybowski i Gustaw Ławcewicz.

Dyplom szypra I. kl. otrzymali pp.: Augustyn Plichta i EdwardPisskus.

Dyplom mechanika I. kl. otrzymali pp.: Leon Jurasz i Roland Liedtke.

Dyplom mechanika II. kl. otrzymał p. Zbigniew Winiarski.

Dyplom mechanika III. kl. otrzymał p. Jerzy Pe zanowski.

KOMISJA TARYFOWA POLSKO-CZECHOSŁOWACKA

W Okręgowej Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku odbywały się w czasie od 12—15 października br. konferencje Komisji taryfowej polsko-czechosłowackiej w sprawie taryfy przeładunkowej i komunikacji towarowej z portami na Dunaju. Członkowie Komisji, korzystając ze sposobności, zwiedzili w dn. 12. bm. port gdyński.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA – GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig -- Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Poseidon z Gdyni 25. X. — z Gdańska 29. X.
s/s Cieszyn z Gdyni 1. XI. — z Gdańska 5. XI.
s/s Poseidon z Gdyni 8. XI. — z Gdańska 12. XI.
s/s Śląsk z Gdyni 15. XI. — z Gdańska 19. XI.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Tczew 25. X. z Gdyni — 28. X. z Gdańska
s/s Śląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska
s/s Tczew 8. XI. z Gdyni — 11. XI. z Gdańska
s/s Cieszyn 15. XI. z Gdyni — 18. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Phoebus 20. X. z Gdyni — 22. X. z Gdańska
s/s Ibis 24. X. z Gdyni — 26. X. z Gdańska
s/s Rhea 27. X. z Gdyni — 29. X. z Gdańska
s/s Stell 31. X. z Gdyni — 2. XI. z Gdańska
s/s Forelle 3. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Śląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska
s/s Cieszyn 15. XI. z Gdyni — 18. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis 24. X. z Gdyni — 26. X. z Gdańska
s/s Forelle 3. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Victor 25. X. z Gdyni — 29. X. z Gdańska
s/s Lothar 1. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska
s/s Indals Elfven 8. XI. z Gdyni — 12. XI. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur 22. X. z Gdyni — 29. X. z Gdańska
s/s Uranus 31. X. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska
s/s Phaedra 7. XI. z Gdyni — 12. XI. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. 26. X. z Gdańska — 27. X. z Gdyni
s/s Warszawa lub substyt. 9. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni
s/s Warszawa lub substyt. 23. XI. z Gdańska — 24. XI. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. 1. XI. z Gdańska — 3. XI. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 15. XI. z Gdańska — 17. XI. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 29. XI. z Gdańska — 1. XII. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów 26. X. z Gdańska — 27. X. z Gdyni
s/s Lublin 2. XI. z Gdańska — 3. XI. z Gdyni
s/s Lwów 9. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni
s/s Lublin 16. XI. z Gdańska — 17. XI. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni.
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — około (about) 26. X.
s/s Skjold około (about) 4. XI.
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni.
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

m/s Vistula — około (about) — 25. X. z Gdańska
s/s J. C. Jacobsen — około (about) — 29. X. z Gdańska
Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — 20. X. z Gdańska — 24. X. z Gdyni

Do Gothenburga i zachodnio-szweckich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa 20. X. z Gdańska — 24. X. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm 26. X. z Gdańska-Gdyni

**Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East Norway Ports**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus 26. X. z Gdańska — 29. X. z Gdyni

**Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports.)**

s/s Tanger 10. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni

**Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Algeria — Egipt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Blaland 30. X. z Gdyni — 31. X. z Gdańska
m/s Hemland 10. XI. z Gdyni — 11. XI. z Gdańska
m/s Nordland 24. XI. z Gdyni — 25. XI. z Gdańska

**Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo
(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Messina 25. X. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanmail z Gdyni 27. X.
s/s Scanstates z Gdyni 6. XI.
s/s Scanyork z Gdyni 27. XI.
s/s Scanmail z Gdyni 12. XII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 23. XI.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. 7. XI. z Gdańska

Do Afryki Południowej i Austraiji—South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Temeraire z Gdyni 28. X.
do Cape Town i portów Poł. Afryki oraz wszystkich portów w Australji
m/s Triton z Gdyni 29. XI.
do portów Afryki Południowej i Australji (South Africa)

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia

s/s Scanstates 29. X.
s/s Scanpenn 1. XI.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 4. XI. — przyjazd do Gdyni 16. XI.
z N. Yorku s/s Pułaski 8. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Victor z Hamburga 22. X. — przyjazd do Gdyni 25. X.
s/s Lothar z Hamburga 29. X. — przyjazd do Gdyni 1. XI.
s/s Indals Elfven z Hamburga 5. XI. — przyjazd do Gdyni 8. XI.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 28. X.
z Rotterdamu — s/s Tczew 4. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Stell 31. X. — przyjazd do Gdyni 2. XI.
z Rotterdamu — s/s Forelle 3. XI. — przyjazd do Gdyni 5. XI.
z Rotterdamu — s/s Fortuna 7. XI. — przyjazd do Gdyni 9. XI.
z Rotterdamu — s/s Phoebus 10. XI. — przyjazd do Gdyni 12. XI.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 26. X. — przyjazd do Gdyni 31. X.
z Bremy — s/s Phaedra 2. XI. — przyjazd do Gdyni 7. XI.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 26. X.
z Antwerpji — s/s Śląsk 9. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 15. X. — przyjazd do Gdyni 24. X.
z Antwerpji — s/s Forelle 27. X. — przyjazd do Gdyni 3. XI.

Londyn (London) — Gdańsk Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Warszawa 3. XI. — przyjazd do Gdańska 6. XI.
z Londynu s/s Warszawa 17. XI. — przyjazd do Gdańska 20. XI.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 31. 10.	s/s Baltonia 1. 11.
s/s Baltonia 14. 11.	s/s Baltonia 15. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe A. S.
(Polish-British Steamship Co. Ltd).

z Hull s/s Lwów 20. 10. — przyjazd do Gdańska 23. 10.
z Hull s/s Lublin 27. 10. — przyjazd do Gdańska 30. 10.
z Hull s/s Lwów 3. 11. — przyjazd do Gdańska 6. 11.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z from Bordeaux — La Pallice	z from Havre — Dunkirk
s/s Seine — około (about) 28/29. 10.	s/s Seine — około (about) 2/4. 11.
s/s Tiber — około (about) 14/15. 11.	s/s Tiber — około (about) 19/21. 11.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Katholm 20/21. 10.	s/s Katholm 22/29. 10.	s/s Katholm 31. 10./1. 11.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorn) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catanja — Messyna (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z from	s/s Algarve	s/s Tomsk	s/s Tula
Genua	18. 10.	3. 11.	11. 11
Livorno	19. 10.	4. 11.	12. 11
Neapol	—	7. 11.	14. 11
Catania	24. 10.	9. 11.	16. 11
Messina	25. 10.	10. 11.	17. 11
Palermo	26. 10.	11. 11.	18. 11

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
s/s Egholm 24. 10.	25. 10.	2. 11.
s/s Algarve 6. 11.	8. 11.	15. 11.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Meditderranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Egholm about	s/s Algarve about	s/s Tomsk about
Tarragona	16. 10.	29. 10.	14. 11.
Valencja	17. 10.	31. 10..	16. 11.
Almeria		2. 11.	17. 11.
Malaga	19. 10.	3. 11.	18. 11.
Cadiz	20. 10.	4. 11.	19. 11.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Wychodzi z	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Blankaholm	8. 10.	15. 10.	21. 10.

m/s Tampa	18. 10.	25. 10.	
m/s Trolleholm	28. 10.	5. 11.	
par. Tugela	8. 11.	15. 11.	
m/s Svaneholm	18. 11.	25. 11.	30. 11.
m/s Toronto	28. 11.	5. 12.	

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ivar — about second half of October — w II. połowie października
s/s Tennessee — about first half of November — w I. połowie listopada
s/s Svanhild — about second half of November — w II. połowie listopada.

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje ca 15. 11.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje w końcu października (w początku listopada)

Lewant — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — ładuje w Izmir — 29. 10. — 4. 11.
m/s Nordland — ładuje w Izmir — 14./16. 11.

Casablanca — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger ładuje (loads) 20. 10.

WIADOMOŚCI MORSKIE.

POSIEDZENIE RADY TECHNICZNEJ DO SPRAW MORSKICH.

W dn. 18 października b. r. odbyło się w Warszawie, w Ministerstwie Przemysłu i Handlu posiedzenie Rady Technicznej do spraw morskich. Dyskusja toczyła się w/g następującego porządku obrad:

1) Dalszy program robót Konsorcjum Francusko-Polskiego, 2) sprawy wolnej strefy w porcie gdyńskim, 3) sprawa przedłużenia pirsu pasażerskiego, 4) hala pasażerska przy budującym się magazynie tranzytowym na molo Pasażerskim, 5) uzgodnienie projektu głównego ujęcia wody dla wodociągu Wielkiej Gdyni w związku z projektem budowy Kanału Przemysłowego, 6) sprawa nowych urządzeń przeładunkowych (dźwigi) dla portu.

Rada Techniczna do spraw morskich utworzona została reskryptem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 21 marca 1931 r. jako organ opinjodawczy i doradczy w sprawach technicznych, dotyczących budowy portu i urządzeń portowych oraz rozbudowy wybrzeża.

OBRÓT TOWAROWY I RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU.

Obrót towarowy w porcie gdańskim w miesiącu sierpniu br. osiągnął cyfrę 431.987 t., i wykazał w porównaniu z lipcem (396.187 t.) nieznaczną zwyżkę.

Obrót ten przedstawia się następująco:

Import (w tonach)		Eksport (w tonach)	
owoce południowe	131,—	zboże	19.576,
art. kol. (kawa, kakao, herbata)	551,—	rośliny strączkowe	353,—
tytoń i wyr. tytoniowe	76,—	mąka	1.176,—
śledzie (świeże i solone)	6.150,—	cukier	5.561,—
makuchy	269,—	spirytus	219.—
tłuszcze zwierz. surowe	859,—	sól	780.—
skóry	292,—	bekony	217.—
len i konopie	701,—	melasa	1.363,—
węgiel	7.591,—	makuchy	2.230,—
nafta i prod. naftowe	98,—	nawozy sztuczne	780,—
oleje roślinne	1.031,—	skóry	218.—
garbniki	1.023,—	drzewo i wyr. drzewne	42.095,—
rudy żelazne	5.514,—	cement	155,—
żelazo i stal	79,—	węgiel	293.336,—
miedź	91,—	koks	4.908,
maszyny	22,—	produkty naftowe	10.549,—
wyr. stal. i żel.	26,—	sole potasowe	10.700,
bawełna	97,—	soda	333,—
wełna	244,—	cynk	400,—
przędza bawełniana	320,—	żelazo i wyr. żelazne	81,—
różne	6.864,—	różne	4.928,—
razem . . .	32.029,—	razem . . .	399.958,—

Ruch statków w sierpniu, w porównaniu z lipcem, zwiększył się nieco tak pod względem ilości, jak i pojemności statków, natomiast w stosunku do sierpnia roku ubiegłego zmniejszył się: na wejściu o 168 statków i na wyjściu o 164.

Ruch statków w sierpniu br. przedstawiał się następująco:

	Na wejściu:		Na wyjściu:	
	statków	t. r. n.	statków	t. r. n.
Wolne M. Gdańsk	3	1.018	3	1.018
Polska	22	18.872	18	14.715
Anglja	6	6.604	8	8.254
Belgja	1	2.529	1	2.529
Danja	72	41.081	74	42.161
Estonja	23	9.856	23	9.551
Finlandja	9	8.729	6	4.567
Francja	9	9.929	7	7.473
Grecja	1	2.777	1	2.777
Holandja	21	4.735	20	4.708
Jugosławja	2	7.134	2	6.161
Litwa	3	1.011	3	1.011
Łotwa	7	4.507	7	5.550
Niemcy	123	40.355	128	45.353
Norwegja	26	16.989	25	17.164
Panama	3	396	4	498
Szwecja	93	39.957	99	44.640
Węgry	1	1.396	1	1.396
Włochy	4	11.841	2	6.147
	429	229.716	432	225.673

W ruchu statków w sierpniu kolejność bander ukształtowała się następująco: pierwsze miejsce zajęły Niemcy, drugie — Szwecja, trzecie — Norwegja, czwarte — Danja i piąte — Polska.

Ruch pasażerski w sierpniu ilustrują następujące cyfry: przyjechało do Gdańska 271 osób, wyjechało 84.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ ŚWIATOWY.

Podług danych, ogłoszonych ostatnio przez departament transportowy ministerstwa handlu Stanów Zjednoczonych, unieruchomiony tonaż światowy wynosił 1-go lipca br. 14.166.000 ton brutto, co wykazuje wzrost o 35% w porównaniu z tym samym okresem 1931 r.

W Stanach Zjednoczonych flota unieruchomiona liczyła 1. VII. 1932 r. 3.425.000 ton czyli o 31% więcej niż w roku ubiegłym. Wielka Brytanja i Irlandja liczyły 3.470.000 ton unieruchomionego tonażu, czyli o 7% więcej niż w roku 1931. Niemcy wykazują największy wzrost unieruchomionego tonażu o 112% w porównaniu z ubiegłym rokiem i w lipcu br. stało w portach niemieckich bezczynnie 1.452.000 ton.

Ze wszystkich większych państw morskich jedynie Norwegja i Australja wykazują spadek unieruchomionego tonażu w porównaniu z tym samym okresem 1931 r.

Poniższe zestawienie podaje ilość unieruchomionego tonażu (statki parowe i motorowe) najważniejszych państw morskich w dniu 1-go lipca 1932, 1931 i 1930 r.

	1932	1931	1930
		(w tysiącach ton brutto)	
Stany Zjednoczone	3.425	2.601	1.973
Wielka Brytanja i Irlandja	3.470	3.250	1.389
Niemcy	1.452	682	214
Francja	973	546	161
Włochy	847	768	460
Norwegja	801	816	173
Holandja	755	393	238
Grecja	510	303	272
Hiszpanja	254	85	75
Japonja	226	205	42
Danja	203	136	78
Belgja	187	106	50
Szwecja	152	118	15
Kanada	138	—	—
Australja	112	133	112
Różne	661	369	661
Razem	14.166	10.511	5.439

OPŁATY ZA WYŁADUNEK WĘGLA I KOKSU W MALMÖ.

Na podstawie informacyj, otrzymanych od „Sveriges Redareförenning" Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości zainteresowanych, iż opłaty za wyładunek węgla i koksu ze statków, kranami i chwytaczami w Malmö, podwyższone zostały:

dla węgla z 0.70 kr. za 1 tonę, na 1 kr.
dla koksu z 1,05 kr. za 1 tonę, na 1,42 kr.

Kranowe wliczone jest już w powyższe opłaty i wynosi 0,50 kr. za tonę dla węgla i 0,72 kr. za tonę dla koksu.

Powyższe opłaty ustalone zostały jako „current rates" w celu jednak uniknięcia nieporozumień lepiej jest wyszczególniać je w certepartjach.

SPRAWA WYSOKICH OPŁAT W KANALE KILOŃSKIM.

Jak powszechnie wiadomo w kołach morskich, opłaty w Kanale Kilońskim, utrzymywane mimo ciężkiej sytuacji w żegludze i spadku frachtów morskich, na niezmienionym poziomie, sprawiają, iż coraz więcej statków przechodzi przez Skagen, omijając kanał. Armatorzy skandynawscy kilkakrotnie już w ciągu bieżącego roku zwracali uwagę za pośrednictwem pracy

duńskiej, szweckiej i norweskiej na zbyt wysokie opłaty przy przejeździe przez kanał. Rząd niemiecki uważał jednak całą akcję tych kół za „bluff", przyczem stanowisko to popierała prasa niemiecka,

Podobne ustosunkowanie się do głosów kół fachowych dało szybko swoje skutki i obecnie coraz więcej linji żeglugowych skandynawskich kieruje statki przez Skagen. Ostatnio przedsiębiorstwo okrętowe „Svea" ze Stockholmu postanowiło, za przykładem innych, kierować statki swe w podróżach powrotnych wyłącznie przez Skagen.

Porównując koszty przejazdu przez kanał oraz koszty straty czasu przy przejeździe przez Skagen, widzimy jak dużo oszczędzić można omijając kanał kiloński. Armatorzy skandynawscy oszczędzają około 230 RMK, kierując okręty o tonażu 2.000 ton przez Skagen. Opłata w kanale wynosi bowiem 860 RMk, podczas kiedy, kierujac statek przez Skagen, nadwyżka paliwa oraz straty czasu wynosi tylko 630 RMk. Niedawno temu również statek, liczący 2.100 ton D. W. zapłacił w kanale 37 funtów, podczas kiedy podróż przez Skagen o 18 godzin dłuższa kosztowałaby, licząc wydatki na 24 godzin dodatkowej żeglugi i spalonego przez ten czas paliwa, tylko 22 funtów 10 szyl. O ile więc opłaty kanałowe nie zostaną zniżone do poziomu około 20 funtów za przejazd statków o tonażu 2.000 ton, to liczyć się należy z tem, iż statki te omijać będą coraz częściej Kanał Kiloński.

OBNIŻKI PŁAC W ŻEGLUDZE W DANJI.

Na podstawie porozumienia między Związkiem Armatorów Duńskich oraz Związkiem Inżynierów Okrętowych i Zjednoczeniem Duńskich Oficerów Okrętowych wprowadzono 10 proc. obniżkę płac oficerów maszynowych i pokładowych, służących na statkach, które były unieruchomione. Obniżkę tą wprowadzono celem zwiększenia możliwości uruchomienia statków, stojących obecnie bezczynnie w portach duńskich, a których jest obecnie przeszło 90. Powyższa redukcja w płacach pozwala zaoszczędzić około 200 do 500 kr. miesięcznie od statku, zależnie od jego wielkości i ilości członków załogi. Jak nam wiadomo, marynarze i palacze nie przystąpili do powyższej umowy.

FINANSE PORTU W GÖTEBORGU.

Budżet portu w Göteborgu na rok 1933 przewiduje 6.635.600 kr. po stronie wydatków i 5.555.000 kr. po stronie wpływów, pozostawiając deficyt w wysokości 1.080.600 kr.

Dyrektor portu p. Dieden zwrócił uwagę przy przedkładaniu preliminarza budżetowego na konieczność liczenia się ze zmniejszonymi wpływami, wobec trudnej sytuacji gospodarczej. Pomimo zastosowanych oszczędności, wydatków nie można było obniżyć poniżej wyżej podaną sumę.

BUDOWA LINJOWCA TRANSATLANTYCKIEGO WE FRANCJI.

Termin spuszczenia na wodę nowego olbrzyma transatlantyckiego, budowanego przez stocznię Penhoet w Saint-Nazaire dla Compagnie Générale Transatlantique, oznaczono ostatnio na dzień 29 października br. Statek ten ochrzczony zostanie prawdopodobnie nazwiskiem zamordowanego prezydenta Francji Pawła Doumer'a. Budowa omawianego olbrzyma uskuteczniona została przez C. G. Tr., jak twierdzą Francuzi, na żądanie Rządu francuskiego, celem zapewnienia wykonania umowy na przewóz poczty, zawartej między Rządem a Kompanją W rzeczywistości jednak chodziło tu

o podtrzymanie prestiżu bandery francuskiej w konkurencji w szybkimi transatlantykami wybudowanymi w ostatnich czasach zagranicą jak: Empress of Britania, Bremen, Europa, Conte di Savoia i Rex.

SPADEK DOCHODÓW BRUTTO W ŻEGLUDZE FIŃSKIEJ.

Dochody brutto fińskiej floty handlowej, począwszy od r. 1929. w którym osiągnięto cyfrę rekordową, zmniejszają się z roku na rok. W roku 1931 wyniosły one 438.600.000 marek fińskich wobec 505.700.000. w 1930 i 539.300.000 w 1929 r.

Z sumy tej przypada na żeglugę przybrzeżną 89.100.000 mk. f. na żeglugę między portami Finlandji a zagranicą 256.800.000.— mk. f. i na żeglugę między portami obcymi 92.700 000 mk. f.

Dochody w żegludze przybrzeżnej spadły w porównaniu z rokiem poprzednim o 21,1 proc., w żegludze pomiędzy portami fińskiemi, a obecnie o 9,7 proc. i w żegludze między portami zagranicznemi o 3 proc. Dochody brutto z przewozu pasażerów zmniejszyły się o 20,7 proc.

WEJŚCIE W ŻYCIE KONWENCJI RATOWNICZEJ I WATERLINJOWEJ.

Angielski „Board of Trade” komunikuje, iż Międzynarodowa Konwencja w Sprawie Bezpieczeństwa Zycia na Morzu (International Safety of Life at Sea Convention) oraz Konwencja Waterlinowa (Intern. Load Line Convention) wchodzą w szeregu krajach w życie, od 1. stycznia 1933 r.

Konwencje te zawarte zostały w Londynie w roku 1929 oraz 1930 i ratyfikowane dotychczas przez następujące państwa, w których obowiązywać będą od 1-go stycznia 1933 r.:

Konwencja Bezpieczeństwa Zycia na Morzu: Kanada, Danja, Finlandja, Francja, Niemcy, Włochy, Holandja, Norwegja, Hiszpanja, Szwecja, Wielka Brytanja.

Konwencja Waterlinjowa: Kanada, Danja, Finlandja, Francja, Włochy, Litwa, Holandja, Nowa Zelandja, Norwegja, Portugalja, Rosja, Hiszpanja, Szwecja, Wielka Brytanja, Stany Zjednoczone Am. Północ.

W innych państwach, które zgłosiły swój akces do wyżej wspomnianych konwencyj obowiązywać one będą od 1. kwietnia 1933 r.

OBROTY KONKURENC. PORTÓW PÓŁNOCNO-EUROPEJSKICH

Ruch portowych trzech największych portów północno-europejskich: Hamburga, Antwerpji i Rotterdamu przedstawiał się następująco w miesiącu wrześniu br., w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku:

	Hamburg		Antwerpja		Rotterdam	
	statków	tonaż	statków	tonaż	statków	tonaż
wrzesień 1931	15.355	15.807.410	7.902	14.378.716	8231	13258678
„ 1932	13.772	13.580.215	6.941	12.341.600	7082	10519045

Jak z powyższego zestawienia wynika, spadek frekwencji statków wynosi w Hamburgu 1.583 statków i 2.227.195 n.r.t., w Antwerpji 961 statków i 2.037.116 n. r. t., w Rotterdamie 1.149 statków i 2.739.633 n. r. t.

OBROTY PORTÓW FRANCUSKICH.

W miesiącu lipcu br. weszło do portów francuskich 5.211 statków. wobec 4.895 statków w czerwcu br. i 4.704 w lipcu 1931 r.

Import przez porty francuskie wynosił w lipcu br. 3.002.000 ton metrycznych, co wskazuje, iż utrzymał się na poziomie z ubiegłego roku i przewyższył o 200.000 ton obroty z poprzedniego miesiąca. Import węgla utrzymał się również na niezmienionym poziomie i wynosił 1.049.000 ton.

Eksport, który wynosił w miesiącu sprawozdawczym 687.000 ton, wykazuje 27 procentowy spadek w porównaniu z ubiegłym rokiem.

Obroty najważniejszych portów francuskich przedstawiały się w m. lipcu br. następująco:

Port	statków na wejściu	Import w tonach	w tem węgla	Eksport w tonach	w tem obrót przybrzeżny
Dunkierka	239	254.600	6.100	108.200	6.500
Le Havre	769	230.500	60.400	75.200	21.100
Rouen	417	690.700	289.800	56.900	9.100
Caen	127	99.700	87.300	37.800	5.400
Nantes	152	193.000	86.700	39.900	18.100
La Rochelle-Pallice	339	81.000	44.900	5.200	4.900
Bordeaux	226	324.000	118.200	51.200	17.200
Marsylja	734	542.000	94.300	177.300	43.300

RUCH PORTOWY W HAMBURGU.

W miesiącu wrześniu br. weszło do portu w Hamburgu 1.408 statków, o tonażu 1.414.676 n. r. t. wobec 1.538 statków o tonażu 1,528.417 n. r. t. w miesiącu poprzednim. Na wyjściu zanotowano we wrześniu b. r. 1.557 statkow o tonażu 1.401.399 n.r.t., podczas gdy w sierpniu było 1.710 statków o tonażu 1.554.013 n.r.t.

Z poszczególnych bander na wejściu do portu pierwsze miejsce zajmowała, jak zwykle, bandera niemiecka (923 statków — 627.468 n. r. t.), drugie angielska (157 statków), następne miejsca kolejno: holenderska (109 statków), norweska (46 statków), duńska (59 statków), szwecka (25 statków), amerykańska (17 statków) i rosyjska (18 statków).

RUCH PORTOWY W STOCKHOLMIE.

W ciągu miesiąca sierpnia b. r. weszło do portu w Stockholmie 345 statków, wobec 342 statków w miesiącu poprzednim i 319 statków w tym samym miesiącu 1931 roku. Z sumy 345 statków, 50 było na wejściu pod balastem.

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

STAN I ZATRUDNIENIE BEZROBOCIA.

Państwowy Urząd Pośrednictwa Pracy zarejestrował za wrzesień ogółem 2905 bezrobotnych. Z liczby tej przypada 642 osób na bezrobotnych pracowników umysłowych.

Z pośród bezrobotnych pracowników fizycznych zarząd miasta zatrudniał przez cały okres t. zw. letni, t. zn. od wczesnej wiosny aż do dnia 1. października, 2150 osób. Pracowały one 12 godzin tygodniowo. Kłopot zatrudnienia takiej ilości bezrobotnych spadł przedewszystkiem na wydział budowlany. Wydział, kierowany sprężyście przez budowniczego miejskiego p. Stołowskiego, wywiązał się z ciężkiego zadania doskonale. Dla bezrobotnych uruchomiono specjalne prace, przyczem główny nacisk położono na to, by roboty te były najnajbardziej produktywne. W tym celu wydział wszedł w porozumienie z syndykatem „Centrocement", od którego otrzymał na korzystnych warunkach spłaty 200 ton cementu. Materjał ten zużyto do wyrabiania wszelkiego rodzaju fabrykatów budowlanych, jak rury kanalizacyjne, pustaki i słupy do parkanów, płaty chodnikowe, małą kostkę brukową i tp. Przy pracach tych, jak i przy zastosowaniu powyższych fa-

brykatów do potrzeb miasta, zatrudnieni byli wyłącznie bezrobotni. Tym sposobem wybetonowano całkowicie ulicę Polną i Szpitalną, dojście z ulicy Trzeciego Maja na dawny cmentarz ewangielicki, a częściowo ulicę Viktoriusa. Ponadto ułożono 80 m. małej kostki brukowej na ulicy Radzyńskiej, przedłużając tem samem bruk aż do skrętu na cmentarz katolicki.

Od dnia 1 października sprawa zatrudniania przez miasto bezrobotnych uległa o tyle pogorszeniu, że miasto, wyczerpawszy wszelkie swoje kredyty, zredukowało tak ilość zatrudnionych, jak i godziny pracy w tygodniu, a co za tem idzie i samo wynagrodzenie. Na okres dwutygodniowy, t. zn. od 1 do 15 października, miasto otrzymało od Rządu pewną, niewielką kwotę, która jednakże pozwoliła na zatrudnienie około 1900 bezrobotnych po $5^1/_2$ godzin tygodniowo. Mimo, że t. zw. okres letni i związane z nim specjalne roboty budowlane skończyły się, zarząd miasta, idąc bezrobotnym w dalszym ciągu z pomocą, uruchomił t. zw. akcję doraźną, która obejmuje różne drobne prace uliczne, leśne i terenowe, jak n. p. intensywniejsze czyszczenie ulic i sieci kanalizacyjnej, wycinanie lasu przy Zakładzie wodociągów na opał dla Zakładów Miejskich i bezrobotnych, niwelowanie szkółek, niwelowanie terenu Urzędniczej Spółdzielni Osadniczej przy Szosie Chełmińskiej i tp. Zarobek bezrobotnych, objętych tę akcją, wynosi 3.50 zł. tygodniowo.

Ostatni termin akcji doraźnej i związanych z nią kredytów rządowych kończy się dnia 15 października; dalsze ewentualne wznowienie jej uzależnione jest od utrzymania przez zarząd miasta nowych kredytów od Rządu, gdyż samo miasto, jak już wspomnieliśmy, wydało już wszelkie przeznaczone na ten cel fundusze.

SYTUACJA W HANDLU.

W związku ze zbliżającym się sezonem zimowym panuje pewne ożywienie w branży bławatniczej i konfekcyjnej. Zapotrzebowanie jesienne jest niemałe, ale zbyt mają przeważnie artykuły drobne i średnie. Niektóre firmy, mimo, zdawałoby się pomyślnej konjunktury, musiały ograniczyć swe obroty, gdyż klientela czyniła zakupy przeważnie na kredyt. Udzielanie kredytu zaś jest dziś dla kupca wprost niemożliwością. Nie tyle może z racji niesumienności płatników, ile z tej przyczyny, że sam za wszystko musi płacić gotówką. Ceny są naogół o 50 proc. niższe od cen sezonu zeszłorocznego. Jednakże wobec zwyżkowej tendencji cen surowej bawełny i wełny, w kołach kupieckich panuje przekonanie, że dotychczasowe ceny nie dadzą się długo utrzymać i podskoczą przynajmniej o jakieś 10 do 20 %.

DOROCZNY WALNY ZJAZD KUPIECTWA POMORSKIEGO.

Liczny udział delegatów. — Naczelne postulaty handlu pomorskiego. — Wybór radców do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Przy niezwykle licznym udziale delegatów, reprezentujących wszystkie organizacje kupieckie na Pomorzu oraz w obecności wybitnych przedstawicieli władz państwowych, samorządowych i jak najszerszych sfer gospodarczych, odbył się dnia 9-go października w Chojnicach 13-ty walny zjazd Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Obrady, przy olbrzymiem zainteresowaniu, trwały prawie 6 godzin. Większą część obrad poświęcono obecnemu położeniu handlu pomorskiego. Z wszystkich przemówień przebijała troska o utrzymanie warsztatów handlowych oraz przekonanie, że warunkiem przetrwania obecnego kryzysu

musi być liberalna polityka handlowa Rządu oraz natychmiastowa realizacja wysuniętych przez zjazd postulatów. Postulaty te zamknięto w szeregu rezolucjach, z których na specjalną uwagę zasługuje t. zw. „Główna rezolucja zjazdowa". Tekst jej podajemy poniżej.

Prezesem Związku na 3-letnią kadencję wybrano po raz 14-ty pana Tadeusza Marchlewskiego z Grudziądza.

Po zjeździe odbyło się 2-gie nadzwyczajne walne zebranie delegatów, pod przewodnictwem naczelnika wydziału przemysłowo-handlowego w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, p. inż. Stanisława Celichowskiego, które wybrało radcami Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pp. Bazylego Łobockiego z Gdyni i Stefana Masłowskiego z Grudziądza.

Główna rezolucja zjazdowa.

Walne Roczne Zebranie Delegatów Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. odbyte dnia 9 października 1932 r. w Chojnicach, analizując skutki kryzysu handlu pomorskiego, stwierdza poważne osłabienie stanu posiadania i zupełne wyczerpanie ostatnich rezerw majątkowych i środków obrotowych kupiectwa. Celem uniknięcia zupełnego upadku warsztatów handlowych, uważamy za jedyną drogę wyjścia stworzenie normalnych warunków pracy. Cel ten osiągnięty być musi, tak ze względu na ekonomiczną wartość naszego aparatu wymiany, jak również ze względu na utrzymanie polskiego stanu posiadania, tu na pomorskim bastjonie Rzeczypospolitej.

Wskutek niewypłacalności rolnika zamrożona została poważna część naszych środków obrotowych, wywołując z drugiej strony poważne komplikacje przy regulacji własnych krótkoterminowych zobowiązań, niechronionych żadną ustawą i wydanych na pastwę egzekucji. Przedewszystkiem jednak zmniejszona siła konsumpcyjna szerokich warstw społeczeństwa spowodowała spadek obrotów handlowych do 50 proc. i taki sam spadek możliwości zarobkowych, kiedy z drugiej strony, mimo obcięcia kosztów administracyjnych do ostatecznych granic, ogólne koszta handlowe obniżyły się tylko nieznacznie, stwarzając w bilansie beznadziejny deficyt. Wśród kosztów handlowych przeważają bowiem wydatki niezależne co do wysokości od kupca. jako to: nienormalnie wysoka stopa dyskontowa. ogólne przeciążenie podatkowe i socjalne, niewspółmiernie wysokie taryfy kolejowe i pocztowe, wreszcie wygórowane opłaty za opał i światło.

Najpilniejszem więc zadaniem będzie stworzenie dla handlu takich warunków pracy, które umożliwią przywrócenie rentowności bodaj najskromniejszej i pozwolą na odbudowę kapitałów obrotowych.

Na czołowe miejsca postulatów swoich wysuwa Zjazd konieczność natychmiastowej pomocy Rządu w sprawie wydatnego obniżenia stopy dyskontowej z tej prostej przyczyny, że żaden warsztat uczciwie prowadzony nie jest w stanie wygospodarzyć takiego oprocentowania. Jeżeli przeciwko temu wysuwa się obawę ucieczki kapitałów, to należy swierdzić, że właśnie wysoka stopa procentowa, nieznana w całej zachodniej Europie, musi wywoływać brak zaufania, potwierdzony wieloma upadłościami. Należy o tem pamiętać, że wartość pieniądza podniosła się poważnie i obniżenie stopy procentowej będzie niczem więcej, jak sprawiedliwem wyrównaniem dla dłużnika, którego w interesie ogólno-społecznym należy chronić, jeżeli na to zasługuje. Stopa dyskontowa nie powinna przekraczać włącznie wszystkich kosztów 6—7 proc., stopa oprocentowania listów zastawnych 5—6 proc. Zjazd uważa za konieczne konwersję krótkoterminowych kredytów na średnio i długoterminowe, nawet przy zastosowaniu przymusowej pożyczki wewnętrznej. Zjazd domaga się dla kupiectwa tej samej ochrony w stosunku do wierzyciela, jaka przyznana została rolnictwu. Zjazd apeluje do bankowości polskiej z Bankiem Polskim na czele, by obniżenie stopy procentowej nastąpiło jeszcze w tym roku.

Zapoczątkowana reforma podatku przemysłowego powitana została przez kupiectwo z dużem zadowoleniem. Zjazd apeluje do Rządu, by w najkrótszym czasie cały podatek przemysłowy pobierany był tylko w formie scalonej u źródła produkcji. a przy imporcie równocześnie z ocleniem towaru. W efekcie wpływy z tego podatku będą dla Skarbu Państwa nietylko nie uszczuplone, ale reforma ta pozwoli na wielką oszczędność administracji skarbowej przez usunięcie postępowania wymiarowego i odwoławczego. Zjazd jest zdania, że stopa podatkowa winna ulec dalszemu obniżeniu, a ewentualną różnicę należałoby przerzucić na podatek dochodowy, który winien opłacać każdy obywatel bez względu na wysokość zarobku.

Przechodząc do zagadnienia potrzeby podniesienia siły konsumcyjnej, Zjazd wiat z wielkiem zadowoleniem zapoczątkowaną zniżkę cen wyrobów monopolowych. Zniżka ta jednak powinna być natychmiast rozszerzona na taryfy kolejowe i pocztowe, dziś zupełnie niewspółmierne, i to w granicach spadku obrotów handlowych, a więc od 30—50 proc.

Przedewszystkiem jednak Zjazd oczekuje energicznej akcji w zakresie cen kartelowych. Uznając w wyjątkowych wypadkach celowość karteli ze względu na usprawnienie produkcji, kupiectwo zawsze zwalczało egoizm kartelowy, nie liczący się z całokształtem trudności gospodarczych.

Nienormalna cena węgla, nafty, cukru, cementu i t. d. musi być obniżona o ca 30 proc. do poziomu cen rolniczych, a ponadto działalność karteli winna być poddana nadzorowi, drogą specjalnej ustawy kartelowej. Natomiast Zjazd sprzeciwia się sztucznemu podniesieniu cen produktów rolniczych bez rewizji cen kartelowych, gdyż uważa to za błędne koło, z którego wobec spodziewanej zwyżki robocizny nie byłoby wyjścia.

W zakresie ogólnej polityki gospodarczej państwa Zjazd stwierdza, że doświadczenie przeżywanego kryzysu przemawia za zaniechaniem polityki etatystycznej, a stosowaniem najbardziej liberalnej polityki wolnego handlu i to także w zakresie monopolów państwowych.

Zjazd wysuwa postulat, by działalność monopolowa państwa ograniczyła się do samej produkcji, przy utrzymaniu kontroli i normowaniu cen. Natomiast wypowiada się Zjazd za znacznem zniesieniem ograniczeń w zakresie samego handlu artykułami monopolowymi, co niewątpliwie przyczyni się do powiększenia zbytu.

W zakresie świadczeń socjalnych Zjazd wskazuje na fatalne skutki przerostu kosztów ubezpieczeniowych, które w wielkiej mierze pochłonęła droga administracja i które w rezultacie zniechęcają pracodawcę do zatrudnienia większej ilości pracowników. Właśnie w interesie złagodzenia bezrobocia należy za przykładem innych państw przystosować świadczenia te do naszych ograniczonych warunków zarobkowych. Zjazd oczekuje, że Rząd i Izby ustawodawcze przeprowadzą na jesiennej sesji reformę, która bez wypaczenia samej idei ubezpieczeniowej, obniży wydatnie stawki ubezpieczeniowe.

Zjazd apeluje dalej pod adresem gmin, by przystąpiły natychmiast do obniżenia cen za świadczenia użyteczności publicznej, przedewszystkiem zaś za elektryczność i gaz, których ceny nie stoją w żadnym stosunku do ceny samokosztu i to pod groźbą ogólnego bojkotu, jakie kupiectwo będzie musiało stosować w stosunku do tych gmin, które nie liczą się z jego ciężkiem położeniem.

Zjazd wreszcie wierzy w siły żywotne naszego narodu i w możność przetrwania kryzysu, jeżeli czynniki miarodajne uzgodnią swoją politykę gospodarczą z miarodajnemi organizacjami zawodowemi.

INAUGURACYJNE POSIEDZENIE GŁÓWNEGO ZARZĄDU ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Pierwsze po dorocznym walnym zjeździe delegatów w Chojnicach posiedzenie nowowybranego zarządu Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu odbyło się w sobotę, dnia 15 października, w Grudziądzu.

Po programowem przemówieniu prezesa Marchlewskiego, zarząd ukonstytuował się następująco: prezydjum: prezes — Tadeusz Marchlewski Grudziądz, wiceprezesi — Edmund Januszkiewicz Toruń i Alojzy Ruchniewicz Grudziądz, sekretarz — Adam Korzeniewski, skarbnik — Stefan Masłowski (obaj z Grudziądza); członkowie zarządu z wyboru: Adamczewski Stanisław — Brodnica, Braun Hipolit — Swiecie, Chmurzyński Józef — Chełmno, Długoński Jan — Starogard, Hamerski Franciszek — Toruń, Kaźmierski Antoni — Chojnice, Łobocki Bazyli — Gdynia, Łukowicz Roman — Kościerzyna, Mazur Józef — Grudziądz, Mucha Kazimierz — Gdynia, Sierszeński Józef — Lubawa, Zwierzykowski Maksymiljan — Toruń; członkowie zarządu z nominacji: Fröhlich Leon — Grudziądz, Jentkiewicz Bolesław — Nowemiasto, Kreft Bernard — Grudziądz; komisja rewizyjna: Jażdżewski Wincenty — Nowe, Piątkowski Karol — Grudziądz, Inż. Stanisław Rostat — Gdynia, Siemiątkowski Wojciech — Grudziądz. Członkiem-korespondentem został red. Leszek Gustowski z Poznania.

Wobec wieści o zamierzaniu ograniczenia spoczynku niedzielnego w handlu postanowiono interwenjować telegraficznie u Rządu, komunikując stanowisko kupiectwa pomorskiego, pragnącego, jak dotychczas, całkowitego święcenia niedziel i świąt.

KONFERENCJA PRASOWA W ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Dotychczas było w praktyce, że Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu urządzał przy dorocznym walnem zjeździe delegatów — również

i ogólny zjazd kupiectwa pomorskiego, o charakterze manifestacyjnym. Na zjazd ogólny Związek zapraszał obok przedstawicieli wszelkich władz, urzędów i instytucyj, także i prasę. W tym roku, ze względów oszczędnościowych, Związek nie urządził zjazdu ogólnego. Odbył się jedynie, jak wiadomo, doroczny walny zjazd delegatów, który miał miejsce w Chojnicach, w dniu 9. października. Na zjazd ten, pozbawiony szaty manifestacyjnej, a noszący charakter ściśle wewnętrznych obrad zaproszono tylko ściśle grono przedstawicieli władz i instytucyj gospodarczych, z pominięciem prasy. Doceniając jednak znaczenie prasy oraz jej zasługi i wielką rolę, jaką odgrywa ona w życiu gospodarczem Pomorza, a z drugiej strony, chcąc poinformować dokładnie jak najszersze koła opinji publicznej z przebiegiem i wynikami zjazdu, zorganizował Związek konferencję prasową, która odbyła się w Grudziądzu w dniu 15 października.

Na konferencję przybyli przedstawiciele całej prasy pomorskiej, w liczbie około 30 osób. Prezes Związku, p. Tadeusz Marchlewski, w trwającym przeszło godzinę referacie zobrazował refleksje samego zjazdu, jak i zapoznał przedstawicieli prasy z aktualnemi postulatami handlu pomorskiego. Postulaty te tyczą się sześciu poważnych dziedzin, a mianowicie dziedziny podatkowej stopy dyskontowej, procedury egzekucyjnej i licytacyj podatkowo-skarbowych, monopoli i taryf, socjalnej i kartelowej. Po treściwym referacie prezesa Marchlewskiego, wywiązała się ożywiona dyskusja, w czasie której prezes Marchlewski, między innemi, zdefinjował stanowisko kupiectwa pomorskiego do kwestji współpracy gospodarczej między Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem. Korzystając z konferencji, Związek wysłał pod adresem Rządu rezolucje, wzywająca Rząd do zaniechania wprowadzenia w życie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o godzinach handlu, a szczególnie tego punktu, który dozwala na otwieranie sklepów w dni świąteczne i niedziele. W rezolucji Związek powołał się na zgodną opinję tak całego kupiectwa pomorskiego, jak i całej prasy pomorskiej. Na zakończenie konferencji prezes Marchlewski udekorował honorową odznaką Związku pp. Damazego Klimka, b. członka zarządu Związku i Leona Fröhlicha, b. skarbnika Zwiazku, którzy po długoletniej, owocnej pracy, ustapili dobrowolnie w bieżącym roku ze składu zarządu. Po konferencji podejmował Związek swoich gości czarną kawą w „Piwiarni Okocimskiej".

WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE

NOWA TARYFA CELNA.

W „Dzienniku Ustaw" nr. 85. poz. 732. z dnia 10. 10. 1932 r. zostalo ogłoszone rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23. 8. 1932 r. o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej. Właściwa taryfa celna stanowi załącznik do wspomnianego rozporządzenia.

Rozporządzenie składa się z 7 artykułów i zawiera szereg postanowień, dotyczących stosowania taryfy celnej, jak sprawy dwukolumnowości taryfy, ustalenia stawek celnych w złocie, określenie podstaw w wymiaru cła, sprawę opakowań, termin wejścia w życie rozporządzenia oraz wykonanie jego.

Zgodnie z postanowieniami ustępu 1 artykułu 7 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej, rozporządzenie to wraz z taryfą celną wchodzi w życie po upływie roku, licząc od dnia następnego po dniu ogłoszenia, t. j. z dniem

11. 10. 1933 r. Równocześnie z dniem wejścia w życie omawianego rozporządzenia tracą moc prawną wszelkie przepisy w sprawach, unormowanych niniejszem rozporządzeniem, a w szczególności rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 26. 6. 1924 r. w sprawie taryfy celnej (Dz. U. R. P. nr. 54, poz. 540) z dołączoną taryfą celną wraz ze wszystkiemi późniejszemi zmianami i uzupełnieniami oraz art. 7 ustępy 2-5 i art. 8 rozporządzenia Ministrów: Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 11. 6. 1920 r. o taryfie celnej.

W SPRAWIE OPŁAT, POBIERANYCH OD PODAŃ NA PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH.

Centralna Komisja Przywozu w Warszawie, zgodnie z uchwałą Komisji Ścisłej z dnia 15. 9. br. zwróciła się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z postulatem rewidowania — w porozumieniu ze sferami gospodarczemi — najmniej raz na rok cen artykułów masowych zwłaszcza spożywczych, które to ceny służą Ministerstwu jako podstawa przy obliczaniu opłat od podań o zezwolenie na przywóz. Stanowisko swe Centralna Komisja Przywozu motywuje koniecznością ustalenia dotyczących stawek na poziomie rzeczywistych cen rynkowych w handlu hurtowym.

Co się tyczy opłat od innych towarów, jak np. maszyn, aparatów i innych, nie mających charakteru artykułów masowych, Centralna Komisja Przywozowa domaga się, aby za podstawę przy obliczaniu opłat brano wartość fakturową z doliczeniem pewnego ustalonego procentu, nie wyżej jednak niż 50 proc. (od 25 proc. do 50 proc.) z tytułu ceł, kosztów przewozu i t. d.

WYWÓZ KOMPENSACYJNY TOWARÓW PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że nas podstawie punktu 2. obwieszczenie Ministra Skarbu z dnia 16. lutego 1932 r. (Mon. Polski Nr. 40, poz. 44) został uznany za kompensacyjny wywóz od dnia 15 października br. przez Gdynię i Gdańsk następujących towarów:

Nazwa towaru	Stosunek %-wy ulgi przywozowej do wartości wywożonego towaru
1. Przetwory mięsne (również szynki) wędzone, suszone lub konserwowane także w puszkach oraz solone i peklowane, za wyjątkiem bekonów i szynek peklowanych	30,—
2. Bigosy wszelkie także w puszkach	40,—

Wobec powyższego Izby Przemysłowo-Handlowe zostały upoważnione do wystawiania zaświadczeń kompensacyjnych na powyższe towary, poczynając od dnia 15 października br.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwraca uwagę P. T. eksporterom, że za kompensacyjny został uznany eksport wyżej podanych towarów, dokonany tylko przez Gdynię i Gdańsk.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania cen bekonów na giełdzie londyńskiej z dnia 14 bm. wykazywały znaczny spadek cen na wszystkie gatunki bekonów, z wyjątkiem bekonu irlandzkiego który pozostał bez zmiany:.

Notowano w sh. za 1 cwt,:

bekon	angielski	76 — 82
„	irlandzki	55 — 72
„	kanadyjski	46 — 50
„	duński	48 — 52
„	holenderski	38 — 43
„	estoński	44 — 45
„	łotewski	43 — 44
„	litewski	38 — 43
„	polski	38 — 43
„	szwecki	46 — 48

W porównaniu z poprzednim tygodniem zniżka poszczególnych bekonów przedstawia się następująco: bekon szwedzki spadł o 6 sh, duński i kanadyjski o 4 sh, holenderski i litewski o 3 sh, łotewski o 2 sh, polski i estoński o 1 sh, angielski o 2 sh. Ubój duński za czas od 8 do 14 bm. wyniósł 136.528 sztuk, co w porównaniu z tygodniem poprzednim stanowi spadek o ca 8.000 sztuk. Ubój holenderski w tym samym okresie wynosił 27.748 szt., szwedzki 6.300 szt. i litewski 8.980 sztuk.

Ubój polski za czas od dnia 10 do 15 bm, wyniósł 12.204 szt., co stanowi spadek o 2.758 sztuk, w porównaniu do poprzedniego tygodnia.

Z Polski wysłano na rynek angielski ogółem (4/6 października) 11 003 bal, z których 8.833 bal. z przeznaczeniem do Londynu. Ostatnio dostawy z Polski i Holandji naogół wzrastają, natomtast z Danji maleją.

Zapotrzebowanie na rynku angielskim umiarkowane, przy dużych dostawach.

W SPRAWIE CEŁ NA DRÓB BITY W ANGLJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa wyjaśnia, iż cło 30 proc. nałożone zostało w Anglji tylko na drób, przyrządzony w postaci pasty (paste), drób zaś zwykły bity opłaca nadal cło 10 proc- ad walorem.

ZWYŻKA CŁA NA ZIEMNIAKI W SZWAJCARJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż Rząd szwajcarski postanowił podnieść cło przywozowe na ziemniaki do wysokości frs. 6 od 100 kg. Decyzja ta tłomaczy się spadkiem cen ziemniaków na rynku wewnętrznym w Szwajcarji, co naraziło tamtejszych producentów na poważne straty. Wprowadzona podwyżka cła ma być zniesiona z chwilą, gdy ziemniaki osiągną na rynku wewnętrznym cenę od 8—9,5 frs. za 100 kg.

CŁA PRZYWOZOWE NA ZIEMNIAKI ZAGRANICĄ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości eksporterów ziemniaków co następuje: We Francji obowiązuje cło przywozowe na ziemniaki w wysokości 15 fr. od 100 kg. brutto, w okresie od 1. marca do 31. maja każdego roku, w pozostałych zaś okresach cło wynosi 21 fr. Ponadto przywóz ziemniaków został skontyngowany, przyczem kontyngent dla Polski jest ustalany w wysokości przeciętnej miesięcznej importu z lat 1929, 1930 i 1931. Dotychczas nie zostało ustalone, kto będzie dokonywał repartycji kontyngentu.

W Belgji obowiązuje przy przywozie ziemniaków wczesnych cło przywozowe w wysokości 9 fr. od 100 kg. Obowiązuje ono do 1 czerwca każdego roku dla ziemniaków zbioru danego roku, dla ziemniaków dostarczanych po 1 czerwcu przywóz jest wolny od cła.

W Szwajcarj ziemniaki opłacają cło w wysokości 2 fr. op 100 kg. Obecnie nastąpić ma podwyżka tego cła do 6 frs. za 100 kg.

Eksport ziemniaków na rynek holenderski jest obciążony cłem w wysokości 10 proc. ad valorem.

Co się tyczy rynku angielskiego, to od dnia 27 lipca br. obowiązują w Anglji następujące cła przywozowe, a mianowicie: ziemniaki młode przywiezione w okresie między 1 listopada, a 30 czerwca 4 sz. 8 p. od cent. ang. (50,8 kg).

Ziemniaki młode przywiezione w okresie między 1. lipca a 31. października £ 1 od tony.

Inne rodzaje ziemniaków w ciągu całego roku £ 1 od tony.

Powyższe cła angielskie zastępuje pobierany do dnia 26. 7. b. r. ogólne cło 10 proc. ad valorem, które to cło w ten sposób włączone zostało w powyższe stawki.

ZMIANY W PALESTYŃSKIEJ TARYFIE CELNEJ.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że w taryfie celnej palestyńskiej wprowadzono następujące zmiany, interesujące eksport polski:

Mąka pszenna, zgniecione żyto (mąka żytnia) i grysik pszenny importowane od stycznia do maja, cło obniżono na 3 milim. pal. kg. importowane od czerwca do grudnia włącznie, cło podwyższone na 7 milim. pal. kg.

Żyto i pszenica — importowane od stycznia do maja włącznie, cło obniżone na 1,5 kg., importowane od czerwca do grudnia włącznie, cło podwyższone na 5,5 milim. pal. kg.

(Funt palestyński równa się funtowi angielskiemu i dzieli się na 1000 milimów).

Nici do szycia, importowane w rulonach i rulonikach o ogólnej d'ugości, niemniejszej niż 750 wzgl. 4500 metrów każda, zostały zwolnione od cła importowego.

PODWYŻKA TARYFY CELNEJ W CHINACH.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, iż dnia 30 lipca br. Rząd chiński ogłosił nową podwyżkę taryfy celnej, która weszła w życie dnia 4 sierpnia br. — Niektóre z tych podwyżek interesują import z Polski:

Pozycja taryfy celnej		poprzed. stawka	nowa stawka
104 Przędza jedwabiu sztucznego za Pikul jedn.		zł. 58,—	73,—
106 Nitki szmuglarskie złote i srebrne na jedwabiu i mieszane	ad valorem	35 proc.	60 proc.
107 Przędza i nici nie podane oddzielnie . .	„	„ 30 „	55 „
109 Tkaniny dziane	„	„ 45 „	70 „
112 Plusze, aksamity	„	„ 45 „	70 „
113 Materjały mieszane, jedwab i bawełna:			
gładkie	za Katty jedn.	zł. 1,60	2,70
drukowane	„ „ „	„ 3,20	5,50
farbowane w przędzy	„ „ „	„ 4,10	7,—
114 Materjały jedwabne i mieszane:			
a) z jedwabiu naturalnego	ad valorem	45 proc.	70 proc.
b) „ sztucznego	„	„ 45 „	70 „
c) „ naturanlego i sztucznego .	„	„ 45 „	70 „
d) „ nat., wełny i włókien roślin.	„	„ 45 „	70 „
e) „ sztuczn., wełny i włókien roślin.	„	„ 35 „	60 „
f) „ sztuczn. i włókien roślinnych	„	„ 35 „	60 „
g) „ sztuczn. i włókien roślinnych	„	„ 35 „	60 „
115 Ubrania i części	„	„ 50 „	75 „
116 Mat. jedw. i mieszane nie podane oddzielnie	„	„ 35 „	60 „
144 Srodki lecznicze oddzielnie nie podane	„	„ 15 „	20 „
445 Farby anilinowe i inne węglopochodne	„	„ 25 „	35 „
647 Towary nie podane w innych poz. taryfy celnej	„	„ 12 i 1/2 proc.	15 „

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również dokładne adresy odnośnych firm, poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacyj po nadesłaniu 1 zł na koszta pocztowe.

231. Firma francuska z Le Havre pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi, eksportującemi warzywa suszone oraz zboża i nasiona.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

W SPRAWIE ZMIANY USTAWY O PODATKU DOCHODOWYM.

W wyniku uchwały Zjazdu Związku Izb z dnia 29 sierpnia br. Izba Urzędująca Związku Izb przesłała do Ministerstwa Skarbu swoją opinję w sprawie zmiany ustawy o podatku dochodowym. W opinji tej — poza niewielkiemi poprawkami — Związek Izb wskazał na potrzebę zmiany postanowień, ustalających tryb powoływania członków Komisyj Szacunkowych i Odwoławczych w tym kierunku, aby instytucje samorządu gospodarczego miały możność delegowania swoich przedstawicieli.

Ponadto Zwiazek wypowiedział się za uregulowaniem sprawy opodatkowania zysków na pozycjach majątkowych, osiąganych przez osoby prawne i uchylenia wielokrotności opodatkowania dochodu osoby prawnej z dywidend i t. p. udziałów w zysku innej osoby prawnej.

KOMERCJALIZACJA PRZEDSIĘBIORSTWA — „POLSKA POCZTA TELEGRAF I TELEFON".

W ciągu października ogłoszone zostanie rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z mocą ustawy, zmieniające rozporządzenie z dnia 22. III. 1928 r. o utworzeniu państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon". Nowela ta ma na celu zbliżenie pod względem prawnym tego przedsiębiorstwa z przedsiębiorstwem „Polskie Koleje Państwowe". Zaznaczony więc zostanie wyraźnie w noweli publiczno-prawny charakter P. P. T. i T. oraz obowiązek wpisania przedsiębiorstwa do rejestru handlowego.

Majątek nieruchomy przedsiębiorstwa wyodrębniony zostanie z ogólnego majątku państwowego i oddany przedsiębiorstwu „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" w zarząd powierniczy i użytkowanie. Majątek ruchomy, przeznaczony do użytku poczty, telegrafu i telefonu z całym istniejącym zapasem gotówki i zapasem materjałów, przechodzi na własność przedsiębiorstwa.

UTWORZENIE RADY TRAKTATOWEJ SAMORZĄDÓW I NACZELNYCH ORGANIZACYJ GOSPODARCZYCH W POLSCE.

Na mocy porozumienia w łonie Komisji Porozumiewawczej Izb Przemysłowo-Handlowych, Rolniczych i Rzemieślniczych, utworzono organ pod nazwą Rada Traktatowa Samorządów i Naczelnych Organizacyj Gospodarczych w Polsce, którego zadaniem będzie ustalenie i wypowiadania opinji sfer gospodarczych w sprawach, związanych z rokowaniami handlowemi. W Radzie obok Związków Samorządów Gospodarczych reprezentowane będą także Naczelne Organizacje Gospodarcze przemysłu, handlu, rolnictwa i rzemiosła.

Posiedzenie Konstytucyjne Rady Traktatowej odbyło się w dniu 18 bm. w lokalu Izby Przemyslowo-Handlowej w Warszawie. Porządek dzienny obrad był następujący: 1. Zagajenie posiedzenia przez Prezesa Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. 2. Przyjęcie Regulaminu Rady. 3. Wybór Prezydjum Rady. 4. Referat o zakresie prac Rady. 5. Sprawa notyfikacji powstania Rady i Biura Traktatowego. 6. Wolne wnioski.

ROZSZERZENIE GODZIN HANDLU.

W najbliższym czasie ogłoszone będzie w Dzienniku Ustaw rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej, nowelizujące dotychczasowe rozporządzenie o godzinach handlu. Rozporządzenie, które wchodzi w życie w 14 dni po ogłoszeniu, zawiera szereg zmian, przewiduje rozszerzenie godzin handlu dla samoistnych sklepów tytoniowych do 12 godzin na dobę, podczas gdy dotychczas było 10 godzin.

Dla wędliniarni, mleczarni sklepów spożywczych z pieczywem do 13 godzin na dobę (dotychczas było 12).

Biura podróży, zajmujące się sprzedażą biletów kolejowych, okrętowych i lotniczych, jak również tramwajowych i teatralnych będą mogły być otwarte w dni powszednie do 12 godziny, w soboty i dni przedświąteczne do 14 godzin na dobę.

Sklepy z owocami, wodą sodową i napojami chłodzącemi oraz słodyczami będą mogły handlować w czasie od 1. maja do dnia 1. października we wszystkie dni w tygodniu od 9. do 23. godziny, a w czasie od 1. października do 30. kwietnia od godziny 9. rano do 21. wieczorem.

Rozporządzenie udziela więc tym sklepom tych samych uprawnień, z jakich korzystały dotychczas budki i kioski z wymienionemi wyżej artykułami.

Budki i kioski będą mogły być otwarte wcześniej, aniżeli o godzinie 9. rano, muszą jednakże uzyskać zezwolenie władz.

W miejscowościach kuracyjnych wszystkie sklepy będą mogły być otwarte w czasie w czasie od 9. do 12. W innych miejscowościach do godziny 20.

Nowe rozporządzenie reguluje sprawę sprzedaży ulicznej. Sprzedaż ulicza gazet i czasopism, żywych kwiatów oraz wyrobów tytoniowych będzie mogła odbywać się we wszystkie dni w tygodniu (dotychczas tylko w dni powszednie) od godziny 7. do 21.

Sprzedaż uliczna wszystkich innych towarów wykonywana będzie w godzinach otwarcia odpowiednich sklepów.

Na zasadzie specjalnego upoważnienia władz dopuszczona będzie we wszystkich miastach sprzedaży wyrobów tytoniowych w porze nocnej.

Nowela wprowadza pewne zmiany w dotychczasowwych przepisach o hand.u w niedziele i święta.

Według nowego rozporządzenia będą mogły być otwarte w niedziele i święta w godzinach od 7. do 10. rano sklepy spożywcze, wykupujące patenty 4 kategorji.

Mleczarnie, zajmujące się wyłącznie sprzedażą mleka i nabiału, kwiaciarnie oraz jatki z mięsem i wędliniarnie, zakłady fotograficzne, mogą być otwarte w niedziele i święta od godziny 13. do 17.

Biura podróży, trudniące się sprzedażą biletów kolejowych, lotniczych, tramajowych oraz teatralnych będą mogły być otwarte w niedzielę od godziny 7. rana 10. rana oraz od godziny 13. do 17.

Za zgodą władz administracyjnych będą mogły być otwarte w niedziele i święta zakłady pogrzebowe.

W ogrodach i parkach publicznych oraz miejscach zabaw może być dozwolona w niedziele i święta detaliczna sprzedaż owoców, słodyczy i napoi chłodzących.

Przy cmentarzach można będzie sprzedawać kwiaty świeże oraz inne przedmioty służące do ozdoby grobów

W czasie od 1. maja do 10. września może być dozwolona w niedziele i święta sprzedaż owoców od 6. do 9.

W czasie sezonu w miejscowościach kuracyjnych sklepy mogą być otwarte w dni świąteczne od 7. do 10. i od 13. do 17.

W miastach, liczących poniżej 50 tys. mogą być otwarte w niedziele i święta od godziny 8. do 10.. a w miejscowościach powyżej 50 tys. mieszkańców od 8. do 10. oraz od 13 do 19.

We wszystkie dni w tygodniu będą mogły być czynne wszelkie miejsc sprzedaży, znajdujące się w obrębie dworców kolejowych oraz stacje benzynowe.

Wszystkie sklepy i miejsca sprzedaży, jak również i stacje benzyuowe oraz sklepy z dewocjonaljami muszą być zamknięte w pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia, Wielkiej Nocy, Zielonych Swiąt oraz w dzień Nowego Roku.

Winni wykroczenia przeciwko rozporządzeniu ulegną karze do 1000 zł. (dotychas do 2000 zł.)

Obniżenie górnej granicy grzywny noweli kasuje możność odwołania się do orzeczeń administracyjnych.

ZNIŻKA TARYFY KOLEJOWEJ DLA DRZEWA W NIEMCZECH.

Kolej niemiecka obniżyła z dniem 19 września b. r. taryfę wyjątkową S. D. 1. dla tranzytowego przewozu drzewa ze stacyj granicznych polsko-niemieckich do portów Hamburga, Bremy, Emden, Flensburga, Lubeki, Warnemünde, Sassnitz i Szczecina.

Zniżka ta, zależnie od kierunku, wynosi od 3-40%. Korzystanie z niej uzależnione jest jednak od rocznego przewozu w ilości minimum 15.000 ton.

Zniżenie stawki n. p. do Hamburga lub Bremy wynoszą: od stacji Krenz (Krzyż) — granica 53 względnie 59 rpfg., Neu-Beutschen — 52 względnie 58 rpfg., Fraustadt — granica 60 względnie 67 rpfg., Pludergrenze — 82 względnie 88 rpfg., Bytom (Beuten) — granica 93 względnie 96 rpfg. Zabrze i Gośnica — 86 względnie 92 rpfg.

W tym samym stosunku obniżone zostały stawki od stacyj granicznych czesko-niemieckich. Posunięcie to było, podyktowane nadzieją ściągnięcia załadunków drzewa na porty niemieckie.